



Lempäälän Sääksjärvi

Citation

Rajaniemi, J., & Chudoba, M. (Toimittajat) (2016). Lempäälän Sääksjärvi: Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1 2016. Tampere: Tampere University of Technology, School of Architecture.

Year

2016

Version

Publisher's PDF (version of record)

Link to publication

TUTCRIS Portal (<http://www.tut.fi/tutcris>)

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright, please contact cris.tau@tuni.fi, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Lempäälä



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO



LEMPÄÄLÄN SÄÄKSJÄRVI YHDYSKUNTASUUNNITTELUN AMMATTIKURSSI 1 2016

TTY 2016

LEMPÄÄLÄN SÄÄKSJÄRVI

YHDYSKUNTASUUNNITTELUN AMMATTIKURSSI 1 2016

Tampereen teknillinen yliopisto
Talouden ja rakentamisen tiedekunta
Arkkitehtuurin laitos
Tampere 2016

Juho Rajaniemi, Minna Chudoba (toim.)

LEMPÄÄLÄN SÄÄKSJÄRVI
YHDYSKUNTASUUNNITTELUN AMMATTIKURSSI 1 2016

Taitto
Taru Arvio & Seija Heinonen

Paino
Juvenes Print

ISBN 978-952-15-3724-0 (nid.)
ISBN 978-952-15-3725-7 (PDF)

Kannen kuva: Ryhmä Kurvi, Townhouse -aksonometria



SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe Juho Rajaniemi	4
Uusi ajatuksia Sääksjärven suunnitteluun Ilari Rasimus	6
Kotitenttikysymys 1: Kaupunkisuunnittelu ja liikennesuunnittelu Linnea Kulppi	8
Kotitenttikysymys 2: Sääksjärven toiminnot Mette Biström	11
Kotitenttikysymys 3: Viihtyisä kaupunki Ella Kylä-Kause	14
Kotitenttikysymys 4: Valta suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa Noomi Narjus	17
Kotitenttikysymys 5: Asemakaavoitusprosessi Lassi Tulonen	19
Kotitenttikysymys 6: Mitä opin kurssilla Markus Ahonen, Roni Koski-Tuuri, Iiris Panula	22
Työprosessi, 33880 Sääksjärvi – esimerkki seitsemän viikon intensiivisestä työnteosta	28
Ryhmätyöt	
Duplex	34
Elämyspolku	42
Sääksjärvi kaikilla aisteilla	50
Kurvi	58
Metka	66
Kleän	74
S200	82
Itu	90
Nelinkontin	98
33880 Sääksjärvi	106
Kurssille osallistuneet	114

ESIPUHE

Lempäälän Sääksjärvi sijaitsee noin 9 kilometriä Tampereen keskustasta etelään. Sääksjärvi on pieni ja eloisa taajama, josta löytyvät kaikki peruspalvelut. Sääksjärven koulu on 760 oppilaallaan yksi Suomen suurimpia. Lisäksi alueella on runsaasti työpaikkoja, muun muassa lukuisia eri teollisuuslaitoksia. Lähiliikenteen linja-autojen lisäksi useat kaukoliikenteen bussivuorot pysähtyvät Sääksjärvellä. Paljon muutoksia on kuitenkin tulossa, sillä tulevina vuosikymmeninä Sääksjärvi on Tampereen seudun yhdyskuntarakenteen kehityksen yksi painopiste. Hervannan suunnasta tulevaa maantietä 309, joka nykyisin päättyy Sääksjärvelle, on tarkoitus jatkaa Pirkkalan lentokentälle, jolloin vähitellen muodostuu niin kutsuttu Tampereen kakkoskehä. Valtatie 3:n oikaisu Sääksjärven lounaispuolelta sekä mahdollinen uuden järjestelyratapihan rakentaminen alueen läheisyyteen avaavat uusia mahdollisuuksia esimerkiksi logistiikka-alan yrityksille.

Sääksjärveläisten päivittäiseen elämään syvällisimmin vaikuttava uudistus lienee kuitenkin suunniteltu rautatieseisake. Sen avaamisen jälkeen Tampereen keskusta on saavutettavissa taajamajunalla alle 10 minuutissa sekä Hämeenlinna ja pääkaupunkiseutu varsin kohtuullisessa ajassa. Rautatieseisake mahdollistaa ja toisaalta vaatiikin Sääksjärvelle useita tuhansia uusia asukkaita. Tämän vuoksi Tampereen teknillisen yliopiston Arkkitehtuurin laitoksen yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1:n harjoitustyö suunnattiin Sääksjärven nykyiseen keskukseen valtatie 3:n ja junaradan väliin. Kurssille osallistui yli 40 opiskelijaa, jotka saivat tehtäväkseen laatia 4-5 hengen ryhmässä suunnitelma noin 2000 uuden asukkaan sekä uusien palvelujen ja työpaikkojen sijoittamisesta yli 60 hehtaarin kokoiselle suunnittelualueelle.

Suunnittelutyössä opiskelijoita sparrasi kymmenkunta Lempäälän ja Sääksjärven asukasta, luottamushenkilöä ja viranhaltijaa. Lisäksi opiskelijat esittelivät valmiita suunnitelmiaan avoimessa tilaisuudessa Sääksjärven koululla, jonne saapuikin yli 30 asukasta keskustelemaan ja kertomaan mielipiteitään. Antamansa palautteen mukaan opiskelijat pitivät Lempäälän kontakteja erittäin opettavaisena ja hyvänä tapana hankkia paikallista tietoa, jota muuten ei olisi ollut saatavilla.

Kurssi järjestettiin ensimmäistä kertaa intensiivisesti, mikä tarkoitti käytännössä sitä, että suunnitelma laadittiin seitsemän viikon aikana. Toisaalta suurimmalla osalla opiskelijoita ei ollut samanaikaisesti mitään toista suurta kurssia työn alla. Kokemukset tästä erittäin tehokkaasta työskentelystä olivat sekä myönteisiä että kielteisiä. Osaa opiskelijoista viehätti mahdollisuus keskittyä yhteen harjoitustyyöhön kerral-

laan; toisia harmitti se, ettei jäänyt tarpeeksi aikaa ideoiden kehittelyyn. Me opettajat syvennymme palautteeseen ja parannamme kurssia sen perusteella.

Joka tapauksessa opiskelijat onnistuivat työssään erittäin hyvin, etenkin kun ottaa huomioon aikataulun ja sen, että lähes kaikille opiskelijoille tämä oli ensimmäinen kokenaista asuinaluetta koskeva harjoitustyö. Suunnitelmien perusteella on mahdollista todeta, että 2000 asukkaan ja uusien palvelujen sijoittaminen suunnittelualueelle onnistuu jopa helpohkosti ainakin silloin, kun haetaan kaupunkimaista tiiviyyttä. Vähän väljemmälläkin yhdyskuntarakenteella voi saada aikaan kelvollisia ratkaisuja. Tässä julkaisussa esitetään opiskelijoiden laatimat suunnitelmat sekä muutamia valikoituja kotitientivastauksia. Toivottavasti osa näistä hienoista ideoista pääsee mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Lopuksi haluan kiittää mukana olleita sääksjärveläisiä ja lempääläläisiä erinomaisesta yhteistyöstä. Erityisen kiitoksen ansaitsevat Lempäälän kunnan maankäytön suunnittelun työntekijät ja maankäyttöpäällikkö Ilari Rasimus. Heidän kanssaan on ollut helppo ja ilo tehdä yhteistyötä. Kiitokset kuuluvat myös lukuisille vierailuluennoitsijoille, jotka avasivat ammattitaitoisesti kaupunkisuunnittelun kiemuroita eri näkökulmista.

Tampereella 7. huhtikuuta 2016,

Juho Rajaniemi

Yhdyskuntasuunnittelun professori

UUSIA AJATUKSIA SÄÄKSJÄRVEN SUUNNITTELUUN

Sääksjärveä on monesti kutsuttu portiksi Lempäälään. Aluetta halkovat Helsinki-Tampere -päärata ja valtatie 3, tulevaisuudessa myös Kuljusta Pirkkalaan johtava vt 3:n oikaisu sekä Hervannan suunnasta lentoasemalle johtava kaupunkiseudun 2-kehä. Tulevaisuudessa Sääksjärvi ei ole ainoastaan portti Lempäälään, vaan laajemmin portti Tampereen kaupunkiseudulle, sen kenties merkittävin liikenteellinen solmukohta. Tämä ilmenee erinomaisesti nyt ehdotusvaiheessa olevasta Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040. Maakuntakaavassa Sääksjärvi on osoitettu keskustatoimintojen alueena yhdeksi ydinkaupunkiseudun alakeskuksista. Sääksjärven kuten koko Lempäälän tulevaisuuteen vaikuttaa merkittävästi myös kehittyvä lähijunaliikenne. Lähijunaliikenteen vaikutuspiiriin Sääksjärvelle on kaavailtu jopa 8 000 asukasta.

Sääksjärven suunnittelu jatkuu Lempäälän kunnan toimesta osayleiskaavan laatimisella, joka käynnistyy jo maakuntakaavan voimaantuloa odoteltaessa. Yleiskaavatyö käsittää niin Sääksjärven keskustan ympäristöineen kuin alueen länsipuolelle suunnitellut uudet, merkittävät työpaikka-alueetkin. Sääksjärven kehittäminen, niemenomaan asukasmäärän kasvattaminen uuden asuntotuotannon avulla, on ohjelmoitu myös Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaan 2040. Rakennesuunnitelman toteuttamishjelmassa on Sääksjärven kasvu ajoitettu lähinnä 2020- ja 2030-luvuille. Kunnalla on lähivuosina edessään mittava työsarka Sääksjärven kehittämässä kaavailluksi keskuksiksi.

Sääksjärven keskusta-alueen merkittävyys seudullisella tasolla tarkoittaa myös sitä,

ettei suunnittelua voi jättää pala kerrallaan tehtäväksi. Tarvitaan siis kokonaisvaltaista suunnitteluotetta ja selkeää päämäärää. Liikenne- ja ratkaisujen ohella alueen suunnittelun keskeisimmät haasteet liittyvät täydennysrakentamisen sijoittamiseen jo valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Tällainen suunnittelutehtävä edellyttää jo lähtökoh- taisesti arvovalintoja ja kenties vaikeitakin päätöksiä, jotka koskettavat suurta joukkoa kuntalaisia, maanomistajia ja muita osallisia. Kokonaisuuksien ohella suunnittelutyössä tulee huomioida lukuisa joukko erilaisia detaljikysymyksiä ja reunaehtoja, kuten liito-oravan esiintyminen, kiinteät muinaisjäännökset, vaarallisten aineiden kuljetukset ja liikennemelu. Tällaisen suunnittelukohteen valikoituminen opiskelijoiden harjoitustyökohteeksi on epäilemättä ollut opettavaista.

Meidän mukana olleiden Lempäälän kunnan edustajien kokemukset kurssin työskentelyyn osallistumisesta olivat yksinomaan positiivisia. Ilahduttavasti saimme todeta opiskelijoiden kyvyn työstää vaikeaa suunnittelutehtävää ryhminä, mikä lupaa hyvää tuleviin haasteisiin arkkitehtuurin, toivottavasti myös yhdyskuntasuunnittelun saralla. Tässä työssä, jos missä, tarvitaan kykyä rakentaa kokonaisvaltaisia suunnitelmia erilaisista, yleensä ristiriitaisista tavoitteista lähtien.

Opiskelijoiden töissä näkyy innostuneisuus kaupunkisuunnitteluun. Työt ovat kauttaaltaan onnistuneita, osassa onnistuminen näkyy suunnitelman tasapainoisuutena, osassa enemmänkin oivaltavina yksityiskohtina. Töissä on uskallettu kyseenalaistaa itsestään selviltä tuntuvia ratkaisuja, toisaalta joitakin kysymyksiä on

lähestytty varsin varovaisesti. Erityisesti töistä heijastuu tavoite suunnitella hyvää elinympäristöä ihmisille. Voimme nähdä suuren määrän onnistuneita kaupunkitiloja ja hienosti mitoitettua kaupunkirakentamista, jotka mielestäni viitoittavat tietä Sääksjärven kehittämiselle tulevaisuuden kaupunkikeskuksena. Kymmenen erilaista harjoitustyötä antaa myös mahdollisuuden tarkastella vaihtoehtoisia tulevaisuudennäkymiä kaavoitustyön pohjana. Työskentely Sääksjärven kaltaisen suunnittelutehtävän parissa on varmasti antanut virikkeitä ajatella syvällisemmin myös yhdyskuntarakenteen toimintalogiikkaa, esimerkiksi sitä, millaisilla eväillä Sääksjärven kaltainen keskus elää ja rakentuu.

Jatkosuunnittelun kannalta erityisen ilahduttavaa oli myös julkistamistilaisuudessa vallinnut positiivinen tunnelma. Sääksjär-

veläisiä oli mukavissa määrin saapunut paikalle tutustumaan opiskelijoiden töihin, ja tunnelma poikkesi edukseen tavanomaisesta kunnan järjestämästä yleisötilaisuudesta. Näkemäni ja kuulemani perusteella sääksjärveläiset löysivät opiskelijoiden töistä alueensa identiteetin. Toivottavasti tilaisuus oli lähtölaukaus Sääksjärven suunnittelun vuorovaikutukselle tulevien vuosien kaavoitustyössä. Toivon myös, että tässä julkaisussa entistä laajemmalle yleisölle esiteltävät työt kantavat hedelmää jatko-suunnittelussa ja alueen toteutuksessa.

Ilari Rasimus

Kaavoituspäällikkö

Lempäälän kunta

1. Miten kaupunkisuunnittelu ja liikennesuunnittelu kietoutuvat toisiinsa nyt ja tulevaisuudessa? Tarkastele vastauksessasi myös eri liikennemuotoja ja pysäköintiä.

Linnea Kulppi

Nyt

Kaupunkisuunnittelun erottaa silkasta arkikitehtuurista erityisesti se, kuinka merkittävässä roolissa paikkojen verkostot ja ihmisen liike kaupungissa ovat. Kaupungin mittakaava, se kuinka pitkä matka kaupunkilaisella on kotoa muihin arjen toimintoihin kuten työpaikalle, kauppaan ja vapaa-ajan kohteisiin, vaikuttaa ratkaisevasti kulkumuodon valintaan. Tilastollisesti työmatka on usein päivän ensimmäinen matka ja jokainen tekee noin 3 matkaa vuorokaudessa (Silfverberg 2016). Vanhojen viihtyisien kaupunkien ominaisuus on usein ollut se, että kaikkialle pääsee kaupungissa jalan, ja että keskeiset paikat ovat saavutettavissa noin 200 metrin säteellä. Moderni kaupunkisuunnittelu sysäsi kuitenkin käveltävän, ihmisen mittakaavaisen kaupungin sivuun ja toi mukanaan auton mitoista lähtevän suunnittelun yhdyskuntasuunnitteluun. Tämä on pidentänyt välimatkoja paikkojen välillä lähemmäksi 500 metriä, mikä koetaan usein kävellen jo epämiellyttäväksi etäisyydeksi. Samalla katujen leveys on kasvanut modernismin myötä, jolloin intiimi kaupunkikokemus on muuttunut kolkommaksi ja anonymiksi matkak- si betonilähiöiden keskellä.

Kun ihminen kävelee kaupunkiympäristössä, nopeus on sellainen, että aikaa jää huo-

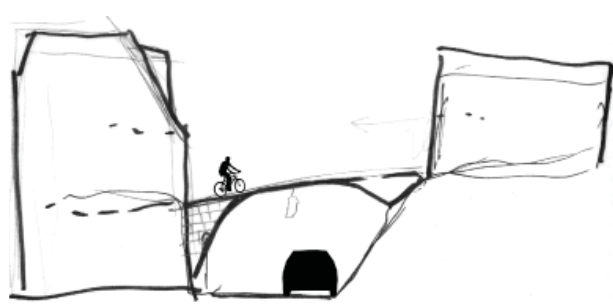
mata erilaisia yksityiskohtia ja tapahtumia. Auton vauhdista katsellessa silmä ei enää erota yksityiskohtia, ja auton näkökulmasta suunniteltu ympäristö jääkin usein kävelijälle turhan pelkistetyksi ja virikkeettömäksi detaljien uupuessa (Gehl 1987). Autoilu vaatii rinnalleen aina pysäköinnin, jonka suunnittelu toiminnallisesti ja visuaalisesti on yhtä tärkeää kuin katujen ja puistojenkin kaupunkiympäristössä. Epämiellyttäväksi koetaan usein kenttämaisiet ja suuret pysäköintialueet, mutta sen sijaan visuaalisesti kauniiksi suunniteltu pysäköintitalo asuinkorttelin kulmassa sointuu kaupunkikuvaan paremmin. Muita pysäköintitapoja ovat muun muassa kadunvarsipysäköinti, maanalainen pysäköinti ja kansipysäköinti.

Kävelijän kaupungissa keskeiseksi nousevat paikkojen verkostot: sen rakenne, virikkeellisyys ja identiteetti (Silfverberg 2016). Vuodenajan ja sään vaihtelut vaikuttavat myös merkittävästi siihen, kuinka paljon ulkona liikutaan. Sateisella säällä pienenmuotoiset suojat ja julkiset sisätilat tekevät matkaamisesta miellyttävän. Aurinkoisina kesäpäivinä saattaa nähdä kaupungin puistojen täyttyvän pikniköivistä kaupunkilaisista. Kävelijänä kaupunkielämän tapahtumiin on helpompi ottaa osaa, jopa spontaanistikin, toisin kuin autoilijana. Kävelijänä kaupungin tilallinen kokemus on myös paljon

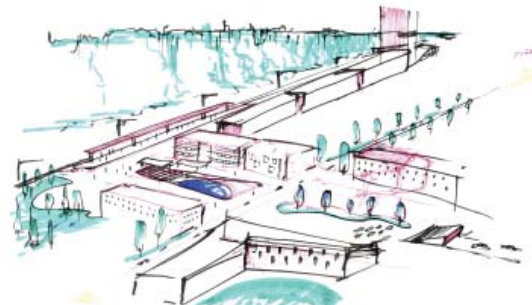
rikkaampi kuin autossa istuttaessa, sillä auton seinät ja katto luovat rajatun tilan, jonka ikkunoista vain maisemat voivat vaihtua. Kävelijänä tilojen suuruus tai intiimiys voi tuntua koko kehossa, autossa tilallinen kokemus on koko matkan sama.

Kävelyn lisäksi toinen ekologinen matkustustapa on pyöräily. Kööpenhamina toimii erinomaisena esimerkkinä kaupungista, jossa pyöräily on oleellinen osa kaupungin liikennettä autoilun sijaan. Lisäksi tästä ympäristöystävällisestä liikkumistavasta on tullut voimallinen identiteetti kaupungille, joka houkuttelee vierailijoita ympäri maailman. Tutkimusten mukaan Kööpenhaminalaisista 37% pyöräilee töihin tai opiskeluihin ja takaisin, mikä on merkittävä prosentti. Jan Gehlin mukaan ihmiset pyöräilevät sitä enemmän, mitä enemmän ja paremmin turvallisia ja viihtyisiä pyöräreittejä on rakennettu kaupunkiin. Toisaalta Gehlin mukaan myös autoilua vähennettiin, kun autoiteitä ja reittejä muutettiin kevyenliikenteen väyliksi.

Liikennemuoto kaupungissa vaikuttaa merkittävän paljon kaupungin imagoon ja identiteettiin. Pariisi on tunnettu laajasta met- roverkostostaan, Venetsiasta ensimmäinen mieleen tuleva tekijä ovat kanaalit ja niissä lipuvat veneet.



Kuva: Ryhmä Kurvi, townhouse alueen kevyen liikenteen silta



Kuva: Ryhmä Kurvi, piirros keskustasta

Nyt Tampereelle kaavailtava urbaani raitiotie keskustaan saattaa olla paitsi identiteetin kannalta kohottava tekijä myös katalysaattori uudenglaisille kehityshankkeille erityisesti hiljaisemmilla alueilla, jotka raitiotie keskustaan yhdistää.

Tulevaisuus

Uuden sukupolven asumisessa on tapahtumassa muutos: perheitä ei perusteta enää välttämättä omakotitaloalueille, vaan uusi sukupolvi tiivistää hajauttamisen lisäksi erityisesti keskustoihin (Silfverberg 2016). Ekologisuus on vallitseva trendi, ja moni ympäristötietoinen nuori pari haluaa oman auton omistamisen sijaan olla lähellä hyviä julkisen liikenteen yhteyksiä ja aktiivista kaupunkielämää. Iso omakotitalo ja auto eivät ole monillekaan enää itseisarvo. Julkisen liikenteen saumaton toiminta sekä sen kohtuulliset hinnat taas ovat yhä tärkeämpiä. Ne kaupunkilaiset, joille auton käyttö on välttämätöntä, voivat tulevaisuudessa yhä todennäköisemmin omistaa yhdessä auton muiden asukkaiden kanssa ja käyttää tätä vuoroittain.

Kovaa vauhtia digitalisoituva yhteiskuntamme on johtanut siihen, että palveluita saadaan yhä enemmän netistä ja tuotteiden kuljetus tapahtuu kotiovelle. 3D-tu- lostimen tulo koteihin taas saattaa johtaa

siihen, että tuotteita ei tarvitse enää lainkaan kuljettaa tuotantokeskuksen ja kodin välillä, sillä tuote syntyy ja se käytetään kodin sisällä. Tämä taas vaikuttaa radikaalisti isojen moottoriteiden tarpeen vähentymiseen ja toisaalta se asettaa kivijalkakauppojen merkityksen vaakalaudalle. Myös työ on siirtymässä yhä enemmän koteihin uusien sosiaaliseen mediaan keskittyvien ammattien myötä (esimerkiksi bloggaajat) erillisten työpaikkojen sijaan, jolloin työmatka ei olekaan enää päivän päämatkoja. Kun työmatka ei ole enää välttämätön matka, matkalta ja sen ympäristöltä vaaditaan kokemuksellisesti jotain suurempaa, sillä se on pikemmin osa valinnaista vapaa-ajan matkaamista.

Digitalisoituminen on johtanut myös siihen, että ulkomaanmatkailusta on tullut yhä arkisempaa maailman globalisoitues- sa. Elämä kodin ympärillä saattaa olla hyvin intensiivistä, ja ulos lähdetään silloin, kun halutaan kokea jotain uutta ja hohdokasta; kaupunkiympäristön laadulle syntyy enemmän paineita. Toisaalta kynnys lentämiseen on pienentynyt, sillä sosiaalinen media tuo kaukaisetkin kaupungit ”lähelle” ja uudenlaisten kokemusten kaipuussa viikonlopun kaupunkimatkalla saattaa syntyä nopeallakin päätöksellä. Lentokentät ovat tyypillisesti olleet kaukana keskustoista niiden tarvitse-

man tilan ja maan hinnan johdosta, mutta uusimpien visioiden mukaan lennon check-in voisikin tapahtua jo kaupungin ytimessä, josta sitten olisi nopea junayhteys suoraan lentokoneeseen. Tämä visio edustaa aivan uudenlaista saumattomuutta kaupungin liikenneverkostossa: ei tarvitsekaan enää mennä ensin omin neuvoin lentokentälle, josta sitten lähdetään uuteen kohteeseen ja sieltä taas eri kulkuneuvoin keskustaan, vaan lentomatka alkaa suoraan jo keskustasta. Samalla eri toimintoja sisältävien alueiden väliset rajat ikään kuin hälvänevät.

Infrastruktuuri on perinteisesti ollut hyvin eriytettyä muusta kaupunkitilasta: autot kulkevat omia autoteitään ja junat omia raitiokiskojaan, kävelijöille on varattu erikseen ohuet kävelytiet. Kaupunkikuvassa tavallisia ovat lukuisat liikennemerkit, jotka ohjaavat ja määräävät ihmisten liikkumista jopa sakkujen uhalla.

Viime vuosina hyväksi havaittu shared space -kaupunkitilamuoto on osoittanut kuitenkin toisenlaista suuntausta autoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn ja oleskelun yhdistämiseen. Tässä on tavoitteena liikennekäyttäytymisen ohjaaminen ympäristön avulla niin, että liikennemerkit karsitaan minimiin ja lähtökohtana toimii niin sanottu neuvottelu.

Liikennemerkkien uupuessa turvallinen liikennekäyttäytyminen jääkin autoilijan ja muiden kulkijoiden omalle vastuulle, jolloin keskinopeuden on huomattu putoavan aiemmasta. Näin ”turvattomasta” tuleekin turvallista. Esimerkkinä tästä toimii Ruotsin Skvallertorget, jossa autot, kävelijät ja yhteinen aukio muodostavat viihtyisän ja turvallisen kaupunkitilan (Silfverberg 2016).

New Yorkin High Line on hyvä esimerkki siitä, kuinka vanha, eriytetty junaraide muuntuukin kaupunkilaisille avoimeksi julkiseksi tilaksi liikennetarpeiden muuttuessa. Teollisuuden vähentyessä autioksi jäänyt raiteen pätkä muutettiin puistotilaksi ja avattiin yleisölle vuonna 2009, ja se toimii nykyisin suurena vetonaulana kaupungissa. Sen sijaan, että pyrittäisiin eriyttämään liikennettä irrallisiksi osiksi kaupunkitilaa, kaupunkilaisille onkin paljon mielekkäämpää pikemmin avata teitä ja raiteita luonteviksi jatkumoiksi kaupunkitilassa.

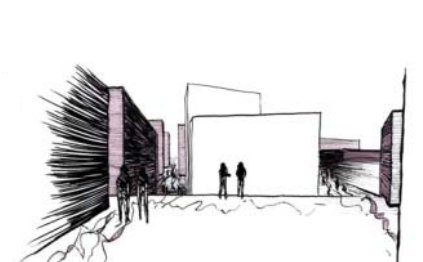
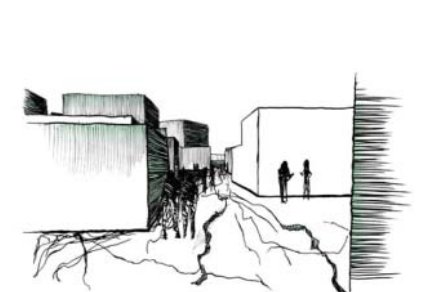
Kadut ovat tyypillisesti olleet maantassossa olevaa kaupunkitilaa ja kivijalkakaupat, puistot ja aukiot sen rajaajia. Kaupunkien tiivistyessä erityisesti maailmanlaajuisesti tarve korottaa rakennuksia aiempaa korkeammiksi on tullut yhä keskeisemmäksi. Pariisin kaupunkisuunnittelukilpailun voittajaehdokkaissa tänä vuonna oli selvästi

havaittavissa pyrkimys kaupunkipuutarhoihin yläilmoissa, mutta myös rakennusten välisten ilmassa olevien katutilojen luomiseen. Tämä saattaa olla avain kiehtovaan kaupunkikokemukseen kadulla, kun katu nouseekin maantasosta lähemmäksi rakennusten kattoja. Kaikkiaan voisi sanoa, että aikanaan uutuudenhoitoiset kulkuneuvot kuten auto ja juna, ovat arkipäiväistyneet niin, että ne eivät ole enää itseisarvoja: tulevaisuuden matkaajalle matka ei ole enää kulkua paikasta A paikkaan B, vaan sen tulee olla kokemuksellisesti jotain, mikä päihittää harmaat moottoritiet ja modernismin ylisuuret tiet tuoden kaupunkielämän rikkauden tarjottimelle.

Lähdeluettelo:

Gehl, Jan (1987): Life between buildings. Van Nostrand Reinhold Company Inc.

Silfverberg, Björn (2016): Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi, TTY, luentomateriaali.



Kuvat: Ryhmä Sääksjärvi kaikilla aisteilla, visuaalista ilmettä

2. Kaupunkisuunnittelua tuntematon ystäväsi kysyy sinulta, mitä asioita Sääksjärven suunnittelualueen toimintojen mitoituksessa ja sijoittamisessa tulee ottaa huomioon. Vastaa hänelle kansantajuisesti.

Mette Biström

Sääksjärvi sijaitsee Tampereen ja Lempäälän välissä, noin 14 km päässä molemmista. Alueiden välillä kulkee Tampereen kaupunginliikenteen (TKL) paikallisbusseja parhaimmillaan 10 minuutin välein. Sääksjärvi kuuluu TKL:n 1. vyöhykkeeseen. Alueelta pääsee siis melko nopeasti ja edullisesti monien palvelujen, kuten terveydenhuollon, kulttuurin ja kauppojen luo. Sääksjärvelle kaavaillaan uutta junaseisaketta, mikä nopeuttaisi liikkumista Tampereelle ja Lempäälän keskusta-entisestään. Seisake myös lisäisi Sääksjärven houkuttelevuutta asuinalueena. Nykyään Sääksjärvellä asuu noin 4000 ihmistä ja harjoitustyössä suunnitellaan 2000 asukkaan kasvua. Asuinkerrosneliömetreinä (kem²) tämä tarkoittaa 120 000-150 000 kem² lisää. Asukasluvun noustessa myös palvelujen ja työpaikkojen määrä nousee ja näille toiminnoille pitää varata tiloja. Lempäälän kunnan ikärakennetilastoista voi päätellä, että kunnassa asuu paljon lapsiperheitä ja vanhuksia, mutta vähän nuoria aikuisia. Jos kunta jatkossakin houkuttelee lapsiperheitä, tarve päiväkodeille ja kouluille sekä muille lapsia palveleville toiminnoille nousee. Asukkaiden vanhetessa lisääntyy myös tarve senioriasumiselle ja -palveluille. Pääasialliset Sääksjärvelle sijoitettavat toiminnot ovat asuminen, julkiset ja yksityiset palvelut, lii-

kenneyhteydet ja pysäköinti sekä virkistysalueet.

Palvelut

Palvelut, joita suuri osa asukkaista tarvitsee päivittäin, on hyvä sijoittaa heidän lähele. Näitä ovat esimerkiksi koulu, päiväkot, ruokakauppa, kiosk, pankkiautomaatti ja apteekki. Sääksjärvellä on iso peruskoulu, jossa on luokat 1-9. Koulu on melko täynnä, joten asukasluvun kasvaessa tarvitaan ainakin uusi ala-aste. Samasta syystä tarvitaan myös uusi päiväkotiolemassa olevien lisäksi. Sääksjärvelle tulee siis ajan-kohtaiseksi uusi koulurakennus tai nykyisen koulun laajennus. Koulun tonttia varten varataan 1,5 ha ja sen lisäksi noin 20 m² oppilasta kohden. Kerrosalaa tarvitaan oppilaiden määrästä riippuen 1000–6000 m². Koulu ja päiväkotio on hyvä sijoittaa keskeiselle paikalle ulkoilualueiden läheisyyteen ja joukkoliikennedyhteyksien varrelle. Tällä hetkellä TKL:n bussit kulkevat Sääksjärven läpi menevää Tampereentietä pitkin. Jalan-kuu ja pyöräily koululle ja päiväkotiin tulee olla turvallista.

Vanheneva väestö lisää tarvetta senioriasumiselle ja vanhusten palveluille. Vanhuk- sille tarkoitettut asuinalueet on erityisen tärkeä sijoittaa lähelle liikennedyhteyksiä ja esteettömiä kävelyväyliä. Sääksjärven

eteläpuolella sijaitsevan Kiillon tehtaalle on asetettu 1 km suojaetäisyys. Tämä tarkoittaa, että sille alueelle ei saa rakentaa hoitolaitoksia, päiväkoteja tai vastaavia rakennuksia, joiden evakuointi voi olla h- dasta. Mahdolliset palvelutalot ja päiväko- dit voidaan siis sijoittaa vain Sääksjärven pohjoisosaan. Vanha seurakuntatalo on todettu huonokuntoiseksi ja korjaamiskel- vottomaksi, ja se on määrä purkaa. Uutta seurakuntataloa kaavaillaan Sääksjärven koillisnurkkaan. Seurakuntatalolle varataan noin 400-800 kem².

Sääksjärveltä löytyy tällä hetkellä pieni su- permarket, lähikauppa, kirjasto, ravintola, pubi, pilatesstudio, nuorisotalo, kampa- mo ja apteekki. Seisakkeen rakennuttua ja asukasluvun noustua syntyy todennä- köisesti tarve vielä yhdelle ruokakaupal- le, joka voisi sijoittua esimerkiksi aseman tuntumaan. Sääksjärven asukasluku sallisi lisäksi muutamia pieniä erikoisliikkeitä, ku- ten kukkakaupan tai vaatekaupan. Edelly- tyksenä ovat käveltävyys ja saavutettavuus. Liikkeet hyötyvät lisäksi siitä, että ne sijoit-etaan lähemmäksi, koska asiakas voi samalla reissulla pistäytyä useammassa liikkeessä. Kaupoille voisi varata tilaa esimerkiksi ker- rostalojen kivijalasta tai keskeisen kävely- väylän varrelta.

Pienet liiketilat tulee olla joustavasti suunniteltu, jotta niiden käyttöä voi muuttaa, jos kaupat eivät menesty. Vielä erikoistuneempia tai suurempia liikkeitä ei kannata sijoittaa Sääksjärvelle pienen asukasluvun ja Tampereen ja Lempäälän läheisyyden takia. Näitä ovat muun muassa harraste-liikkeet kuten musiikkikauppa, tai auto- ja venekauppa. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman 2040 mukaan pyritään luomaan liikenneyhteys Pirkkalan lentokentän ja Sääksjärven välille. Tämän kautta saattaa syntyä kysyntää hostellille tai hotellille tulevaisuudessa.

Liikenne ja pysäköinti

Autopaikkatarve voi olla yllättävän suuri, jos tarkastelee kaikkien vaadittavien auto-paikkojen (ap) viemää kokonaisalaa. Alle 500 metrinsäteellä asemasta riittää 1 auto-paikka 120 kerrosneliömetriä kohti. Muualla tulee mitoittaa 1ap/100 kem2. Lisäksi seisakkeen liikennettä palvelevia pysäköintipaikkoja tulee sijoittaa 70 kpl korkeintaan 300 m etäisyydelle asemasta. Harkitsemattomasti sijoiteltuna pysäköinti voi muodostaa epäviihtyisiä kenttiä ja viedä kaiken tilan kortteleiden sisältä ja välistä. Pysäköintivaihtoehtoja on monia tavanomaisten parkkialueiden lisäksi. Sääksjärven kova maaperä mahdollistaa maanalaisen

parkkiluolan rakentamisen. Tämä olisi järkevintä tehdä, jos on suunnitteilla suuri, uusi ja julkinen rakennusprojekti jonka yhteyteen parkkiluola toteutettaisiin. Parkkiluola palvelisi esimerkiksi liike-, urheilu- tai kulttuurikeskusta, joka vaatisi paljon pysäköintitilaa yhteen paikkaan. Maanalaista pysäköintiä ei olisi mahdollista tehdä olemassa olevien rakennusten alle, eikä kannattavaa tyhjän alueen kohdalle.

Asuinalueiden pysäköinti tulisi sijoittaa niin, että etäisyys parkkipaikalta kotiovelle on kohtuullinen. Siksi kortteli- tai tontti-kohtainen pysäköinti on suotavaa. Kerrostalojen pysäköinnin voi hoitaa esimerkiksi sisäpihan pihakannen alle sijoitetuilla auto-paikoilla, parkkialueella tai kellaripysäköinnillä. Ruutukaavaan sopii korttelin sisään sijoitettu pysäköintirakennus. Omakotitalojen ja rivitalojen pysäköinnin voi järjestää tonttikohtaisella pysäköinnillä, esimerkiksi autotalleilla tai kadunvarsipysäköinnillä.

Asuminen

Sääksjärvi on melko tasaisesti mutta väljästi rakennettu. Asuinalueita voi siis tiivistää. Jos tiivistetään, pitää ottaa huomioon olemassa olevat pihat ja rakennusten etäisyys tosistaan, jotta vältetään ahtailta tai epäkäytännöllisiltä pihoilta ja reiteiltä. Tiivistäminen voi esimerkiksi tarkoittaa vanhojen rakennusten korottamista. Sääksjärvellä on useampia kolmikerroksisia lamellitaloja, joita olisi mahdollista korottaa kahdella kerroksella. Kun vanhimpien alueiden uudelleenrakentaminen tulee ajankohtaiseksi, niille voi suunnitella uusia asuinalueita. Sääksjärvellä on lisäksi muutamia rakentamattomia alueita: radanvarsi, jossa kulkee tällä hetkellä pururata, ja hiihtolatu sekä koilliskulma. Radanvarsi on houkutteleva alue seisakkeen läheisyyden takia. Siitä voisi tulla hyvinkin suosittu kätevän yhteyden johdosta. Huomioitavaa on radanvarren metsikössä sijaitseva vanha kipinämuuri, joka on luokiteltu muinaismuistoksi ja jonka päälle ei voi rakentaa. Myös radanvarren arvoa virkistysalueena voi pohtia. Toki Sääksjärveltä pääsee hyvin myös Birgitanpolulle, ja voi miettiä, riittääkö se virkistysalueeksi, jos radanvarsi rakennettaisiin. Koillisosan melko rakentamattomassa metsikössä on havaittu liito-oravia, joten sitä ei voi rakentaa täyteen. Liito-orava-alu-

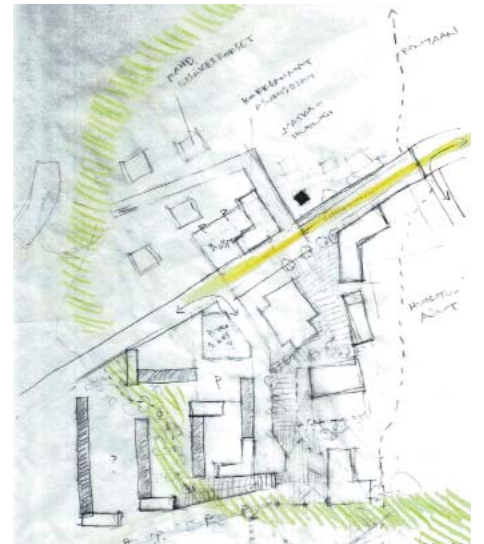
eelta länteen päin radan yli pitää säilyttää jokseenkin yhtenäinen puusto, jotta liito-oravat pääsevät liikkumaan luontoalueille. Alueen itälaidan moottoritie aiheuttaa melua, joten aivan sen tuntumaan ei kannata rakentaa asumista. Liikenteen melu kasvaa korkeimmissa kerroksissa, joten varsinkaan tornitaloja ei pitäisi rakentaa liian lähelle. Yleisesti ottaen on hyvä suunnitella vaihtelevaa asumista eri ihmisille-lapsiperheille omakotitaloja, isoja kerrostaloasuntoja tai rivitaloja, yksin asuville eri vaihtoehtoja, vähävaraisille, kuten vanhuksille ja opiskelijoille, edullista asumista, kimppekämppejä jne. Sekoittaen erilaista asumista saadaan monimuotoista ympäristöä ja asukaskuntaa.

Lähteet:

Silfverberg, B. (14.1.2016). Kaupunki Liikkeessä. Yhdyskuntasuunnittelun Ammattikurssi 1, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere. Luento.

Tampereen kaupunki. (2015) Tampereen joukkoliikenne. <http://joukkoliikenne.tampere.fi/>, 29.2.2016.

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040. (2014). Tampere, Tampereen kaupunkiseutu.



Kuva: Ryhmä Nelinkontin, innovatiivinen kortteli etelään

3. Millainen on viihtyisä kaupunki ja miten sellainen suunnitellaan? Erityisesti tähän kysymykseen vastatesasi voit käyttää omia perusteltuja mielipiteitäsi.

Ella Kylä-Kause

Mikä saa ihmiset viihtymään kaupungissa? Miksi tietyt kaupungit vetävät puoleensa jatkuvasti uusia asukkaita tai vuosittain tuhatpäin turisteja? Miksi tietyillä alueilla ihmiset viihtyvät aukion laidalla kahvikupin äärellä istuskellen ja toisaalla kiirehdyttään mieluummin omiin koteihin nauttimaan omasta rauhasta? Perustuuko kaupungin viihtyisyys sen ihmisiin ja tapahtumiin vai kaupunkisuunnittelun saralla tehtyihin ratkaisuihin?

Itse olen vieraillut monissa hyvin erilaisissa kaupungeissa, jotka olen tavalla tai toisella kokenut viihtyisäksi. Syntymäkaupungissani Raumalla viehättää sen idyllisyys ja merenläheisyys, kun taas Berliinissä kiehtoo suurkaupungin syke ja sen ajallinen kerrostuksellisuus. Thaimaan Phetchaburissa mielenkiintoni herätti erilaisten tapahtumien runsas määrä kaduilla ja niiden varsilla, kun taas vastaavasti Italian Amandolassa mieltäni lämmitti rento vuoristokylämainen elämäntyyli vuosisatoja vanhojen tiilirakennusten suojissa. Oman näkemykseni mukaan kaupungin viihtyisyys lähtee ennen kaikkea ihmisistä ja siitä, miten hyvin he ottavat kaupungin omakseen. Suunnittelijalla on kuitenkin omien ratkaisujensa kautta mahdollisuus pyrkiä luomaan puitteet viihtyisän kaupungin syntymiselle.

Kaupungin viihtyisyyttä käsittelevällä luenolla kävimme läpi 7+1 suunnitteluperiaatetta, joiden avulla on mahdollista vaikuttaa kaupunkien viihtyisyyteen. Luennon yhtenä lähtökohtana oli Roger S. Ulrich ja hänen tutkimuksensa: ”Human Responses to Vegetation and Landscapes”, jonka tutkimustuloksia on käsiteltävää aihetta varten sovellettu luonnosta kaupunkiin.

Ensimmäinen seitsemästä suunnitteluperiaatteesta on monimuotoisuus. Näkymä ei saa olla liian yksinkertainen ja siinä tulee olla riittävästi itsenäisiä asioina erottuvia elementtejä. Tästä hyvänä esimerkkinä mieleen tulee Kööpenhaminan keskustassa kilometrejä pitkä Strøget, joka on yksi maailman kuuluisimmista kävelykaduista. Katua reunustavat korkeat vanhat rakennukset, joiden kivijalkaliikkeet ovat täynnä elämää ja nähtävää. Jokainen rakennus on yksilöllinen ja julkisivujen yksityiskohdat sekä vaihtelevat pintamateriaalit tuovat näkymään monipuolisuutta. Liikkeiden värikkäät kyltit, sinne tänne istutetut yksittäiset puut ja aukoiden keskipisteinä komeilevat suihkulähteet ovat hahmotettavissa selkeinä itsenäisinä elementteinä. Mielenkiintoisten julkisivujen lisäksi monimuotoisuutta näkymään tuo maanpinnan vaihteleva tekstuuri. Pinta vaihtelee rouheasta luonnonkivimäisestä katukiveyksestä jopa taideteosta

muistuttavaan kiiltävään graniittipintaan. Kaiken kaikkiaan näkymä Strøgetillä on varsin mielenkiintoinen ja monipuolinen lipsahtamatta kuitenkaan sekavuuden ja liiallisen informaation puolelle.

Toisena suunnitteluperiaatteena on painopiste ja rakenne. Monimuotoisuudesta tulee erottua selkeä painopiste ja samalla muu järjestys tai rakenne. Tarkasteltaessa edelleen Kööpenhaminan Strøgetiä sen selkeiksi painopisteiksi voi määritellä aukiot, joita kävelykatu yhdistää. Ne ovat selkeitä kohtaamispaikkoja ja auttavat kadulla kulkijaa hahmottamaan oman sijaintinsa. Toisaalta parempana esimerkkinä selkeästä painopisteestä voisi mainita Pariisin Eiffeltornin. Kaupungissa kulkiessa se on nähtävissä hyvinkin laajalla alueella, mikä auttaa kaduilla suunnistaessa. Monumentin ympärille on muotoutunut myös selkeästi hahmotettava kaupunkirakenne symmetrisine puistoalueineen ja pitkälle avautuvine näkymineen.

Seuraavana suunnitteluperiaatteiden listassa on syvyys. Näkymässä tulee olla kohotuullinen tai suuri määrä selkeästi määriteltä syvyyttä, joka viestii mahdollisuudesta edetä ja myös herättää mielenkiintoa jatkaa eteenpäin.



Oiva esimerkki tästä löytyy Keski-Italiasta Sarnanon kunnasta, joka sijaitsee vuoriston rinteellä noin 500 metriä merenpinnan yläpuolella. Sen historiallinen keskusta on täynnä kapeita ja mutkittavia tiilirakennusten reunustamia katuja, joilla aukeavat näkymät kutsuvat kulkemaan eteenpäin. Aivan kadussa kiinni olevat rakennukset muodostavat muurimaisen elementin, joka luo perspektiivisyyttä ja korostaa näkymän syvyyttä. Katuja risteävät sivukujat ja näkymän päässä kahteen suuntaan haarautuvat reitit luovat mielenkiintoa kulkemiseen. Oman lisänsä syvyyden tunteeseen luovat alueen suuret korkeuserot, jolloin katse toisinaan hakeutuu jyrkkiä portaita pitkin ylös rakennusten väliin ja toisinaan taas pitkälle alas kivettyä rinnettä. Viimeisen silauksen näkymille tuo ympäröivä jylhä vuoristo, joka rakennusten reunustamana siintää kapeiden katujen huikeana päätteenä.



Neljäntenä suunnitteluperiaatteena vuorossa on sopiva maanpinta, jonka tulisi tekstuuriltaan olla suhteellisen tasainen tai yhtenäinen sekä liikkumiseen sopiva. Maanpinnan tekstuurien mielenkiintoisesta käytöstä voi mainita Vanhan Rauman, jonka kahden pääkadun katukiveykset on muutamien viime vuosien aikana uusittu täysin. Katupinta on välttämättömiä hulevesien vaatimia pieniä kallistuksia lukuun ottamatta täysin tasainen. Katutilasta on erotettu omat kaistat autoille ja jalankulkijoille, mutta näiden välillä ei ole tasoeroja, vaan väylät on merkitty erimuotoisilla ja -värisillä kivillä. Katu on tasoerottomuudellaan esteetön ja helposti kuljettava, mutta erilaisilla kivipinnoilla on saatu aikaan mielenkiintoa ja selkeyttä. Pääkaduille on kiveyksien uudistamisen myötä asennettu myös katulämmitys, joka pitää ne sulana myös talvena ja tarjoaa mukavan kävely-

ympäristön ympäri vuoden.

Seuraavana suunnitteluperiaatteena on kääntyvä näkymä, jolla pyritään luomaan tunne, että juuri näköpiirin ulkopuolelta löytyy uutta informaatiota. Peittävän kulman takana odottava näkymä tuo salaperäisyyttä ja herättää mielenkiintoa. Kääntyviä näkymiä löytyy erityisesti keskiaikaisista kaupungeista, joiden katuverkosto on tyyppisesti mutkittava ja maastonmuotoja mukaileva. Erinomainen esimerkki tästä on Tallinnan vanha kaupunki, jossa jaksaa kuljeskella aina uudestaan ja uudestaan. Värikkäiden rakennusten, vaihtelevien pintamateriaalien ja runsaiden yksityiskohtien luoma hienous vain korostuu kaartuvien katujen myötä, kun ne tulevat ikään kuin yllätyksenä kulman takaa.

Kuudentena periaatteiden listalla on turvallisuus, joka kaupungin viihtyisyyttä arvioidessa on itselleni yksi tärkeimmistä kriteereistä. Turvattomuuden tunnetta voi aiheuttaa monenlaiset tekijät ja yksilötasolla ihmiset kokevat turvattomuutta kukin omalla tavallaan ja omista lähtökohdistaan riippuen. Turvallisuuden tunnetta voidaan parantaa minimoimalla uhkatekijöitä. Liikenne on yksi huomattavimmista turvattomuuden aiheuttajista. Suomalaiseen liikenteeseen tottuneena liikennekäyttäytymisen Aasiassa, kuten Thaimaan Phetchaburissa, tuntui kovinkin turvattomalta ja vähensi silmissäni kaupungin viihtyisyyttä. Jalankulkijat olivat selvästikin aina väistävä osapuoli eikä kadun ylitys vihreän palaessa ollut yhtään sen turvallisempaa kuin punaisenkaan palaessa. Sen sijaan indonesialainen Jakartan katastrofaaliseen liikenteeseen tottunut ystäväni kuvaili Phetchaburin liikennettä jopa rauhalliseksi. Hän osasi liikenteen pelisäännöt ja sai myös minut tuntemaan oloni kiihdyttävien autojen seassa hieman turvallisemmaksi. Suomessa liikenne tuskin on missään yhtä täynnä riskejä, mutta vähäistenkin olemassa olevien uhkatekijöiden minimointi liikennesuunnittelun keinoin lisää turvallisuutta ja sitä myöden kaupungin viihtyisyyttä.

Liikenteen ohella ihminen voi tuntea olonsa turvattomaksi liikkueessaan muun muassa pimeällä tai alueella, jossa mahdollinen uhkatekijän havaitseminen on haastavaa esimerkiksi näköesteiden vuoksi. Pelko mahdollisesti vaaraksi olevasta ihmisestä

tai vaikka eläimestä moninkertaistuu, kun ympäristö antaa mielikuvitukselle siihen aiheen. Kaupunkisuunnittelun keinoin turvallisuuden tunnetta voidaan lisätä muun muassa hyvällä valaistuksella ja reiteillä, joiden varrella kulkija voi aistia muiden ihmisten läsnäolon. On selvää, että kadulla, jossa rakennusten ensimmäiset kerrokset ovat joko asunto- tai liiketiläkäytössä ja joiden ikkunoista kajastaa valoa, turvallisuudentunne on huomattavasti suurempi kuin kadulla, jota reunustaa ikkunaton betoniseinä, joka ei anna minkäänlaista mielikuvaa muiden ihmisten läsnäolosta.

Seitsemäntenä ja viimeisenä varsinaisena suunnitteluperiaatteena on veden ja kasvillisuuden läsnäolo, joka voimistaa viihtyisyyden tunnetta. Luonnon rauhoittava ja elvyttävä vaikutus on lukuisin tutkimuksin todistettu moneen kertaan ja useimmiten kaupungin viihtyisyyteen panostetaankin eniten juuri kasvillisuuden avulla. Etenkin suurissa ja hektisissä kaupungeissa ihmisten tarve päästä lähelle luontoa korostuu, minkä vuoksi laajojen kaupunkipuistojen, kuten Berliinin Tiergartenin tai Amsterdamin Vondelparkin, suuri suosio ei ole mikään ihme. Viihtyisyyttä kaupunkeihin kuitenkin saadaan jo laajoja puistoja huomattavasti pienemmillä elementeillä, kuten katuja reunustavilla puilla ja istutuksilla.

Merikaupungin kasvattina veden läsnäolo on aina ollut itselleni tärkeää. Vedessä voi harrastaa monenlaisia aktiviteetteja ja meren kohina on mieltä rauhoittavaa. On

kuitenkin mielenkiintoista huomata, että veden läheisyys voi lisätä viihtyisyyttä pelkällä läsnäolollaan ilman, että siihen saisi minkäänlaista kosketusta. Esimerkiksi Tampereella Tammerkoski on elementti, johon ei varsinaisesti saa mitään kontaktia, mutta joka silti on erittäin tärkeä sekä kaupunkilaisille että kaupungin imagolle. Sitä ei voi hyödyntää uimiseen tai muihinkaan vesiaktiviteetteihin, mutta silti erityisesti kesäisin kosken rannalle kertyy runsaasti ihmisiä viettämään aikaa ja nauttimaan veden läheisyydestä.

Niin sanottuna kahdeksantena ja kaikkia edellä mainittuja suunnitteluperiaatteita kokoavana elementtinä on sosiaalisuus. Mikään aiemmasta seitsemästä keinosta ei yksinään tee kaupungista viihtyisää, vaan ihmiset ja heidän välinen kanssakäyminen ovat tärkeässä roolissa. Kaupunkisuunnittelun keinoin voidaan luoda puitteet viihtyisälle kaupungille, mutta ihmisten on itse otettava tila haltuun ja omilla teoillaan luotava kaupungista viihtyisä paikka olla ja elää.

4. Miten suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa vaikutetaan ja käytetään valtaa? Pohdi asiaa ainakin kaupunkisuunnittelijan, kunnallispoliitikon, talouselämän ja kansalaisen kannalta.

Noomi Narjus

Kaupunki ja sen kehittämiseksi tehtävät suunnitelmat kiinnostavat vähintään yhtä montaa ihmistä kuin kaupungissa on asukkaita. Jokainen kaupunkilainen on kiinnostunut siitä, mitä omassa elinympäristössä tapahtuu. Kaupunkisuunnitteluun vaikuttavat monet erilaiset intressit ja näkökulmat, joista toiset saattavat vaikuttaa voimakkaammin kuin toiset. Kaupunkisuunnittelusanasta tulee ensimmäiseen mieleen asemakaavat, joita kaupunkisuunnittelijat laativat. Voisi siis ajatella, että kaupunkisuunnittelijalla on suuri valta siihen, miten kaupunkia kehitetään. Taustalla vaikuttaa kuitenkin monia asioita ja mielipiteitä, eivätkä kaupunkisuunnittelijan visiot aina pääse toteutumaan.

Kaupunkisuunnittelija on nimensä mukaisesti kaupunkisuunnittelun ammattilainen. Hänen tehtävänä on suunnitella toimivaa kaupunkirakennetta, joka olisi mahdollisimman monien mielestä hyvä paikka asua, työskennellä ja toimia. Kaupunkisuunnittelijan tulisi nähdä kaupunki tai alue kokonaisuutena, ja katsoa myös kauas tulevaisuuteen. Hänen tulee nähdä yleinen etu, yhden ihmisen näkökulman sijaan. Lisäksi hänen tulee ottaa huomioon alueiden historialliset arvot, ja vaikutukset ympäristöön. Kaupunkisuunnittelija laatii asemakaavat ja määrittelee siten alueiden

käytön. Hänellä on siis paljon valtaa kaupungin rakentumiseen ja siellä tapahtuviin muutoksiin. Kaavoittajalla on valta määrittellä, miten paljon mikäkin toiminto saa tilaa. Kaupunkisuunnittelija laatii suunnitelmia erilaisten analyysien, kehitysohjelmien ja mahdollisten asukaskyselyiden pohjalta, ja pyrkii siten vaikuttamaan kaupunkiympäristön laatuun ja kehittymiseen.

Asemakaavat tulee hyväksyttävä kunnanvaltuustossa tai kaupunkisuunnittelulautakunnassa, joissa vaikuttavat kunnan poliitikot. He voivat siis vaikuttaa siihen, tuleeko jokin kaava voimaan. Lisäksi kunnanvaltuusto laatii asemakaavoitukselle tavoitteet asunto- ja maankäyttöohjelmassa. Näiden tavoitteiden pohjalta kaupunkisuunnittelijoiden tulisi laatia kaavat.

Kunnallispoliitikot antavat suunnan kaupungin kehittymiselle esimerkiksi erilaisten kehitysohjelmien kautta. Kunnassa saatetaan päättää kehittää julkista liikennettä tai puistoja, tai kunta saattaa tarvita uusia asuntoja kasvavalle väestömäärälle. Kunnan päättäjät istuvat rahakirstun päällä, joten heidän päätöksensä vaikuttavat merkittävästi kaupungin kehitykseen. Kaupungilla saattaa olla myös olla tarve näyttäytyä positiivisessa valossa ulospäin, jolloin kaupunki yritetään brändätä jollain, ja kehittää

sitä sen mukaisesti. Tarve tähän voi syntyä esimerkiksi muuttotappiosta tai yleisestä kilpailuasemasta. Tällöin voi myös herätä kysymyksiä siitä, kehitetäänkö kaupunkia sen asukkaille vai yritetäänkö siitä tehdä houkutteleva muiden näkökulmasta.

Kansalaiset valitsevat vaaleilla kunnallispoliitikot, ja vaikuttavat siten siihen, kuka pääsee asioista vaikuttamaan. Lisäksi kaikki asema- ja yleiskaavat tulevat kaupungin asukkaiden nähtäväksi ja niistä voi määräjän kuluessa valittaa. Ongelmana tietysti on, etteivät kaikki osaa lukea kaavakarttaa, joten sitä kautta vaikuttamisen mahdollisuudet rajautuvat niihin, jotka ymmärtävät kaavakieltä.

Kuntalaisia voidaan myös osallistaa kehityshankkeisiin esimerkiksi työpajojen ja keskustelutilaisuuksien avulla, mikä lienee tehokkaampi tapa osallistua kuin kaavoista valittaminen. Erityisen kiinnostuneita ollaan varmasti vaikuttamaan oman asuin ympäristön kehittymiseen. Kunnat saattavat myös luoda nettisivuilleen erilaisia kyselyitä, joihin jokainen kuntalainen voi vastata ja kertoa siten oman näkemyksensä ja kehitysehdotuksensa tulevaisuudesta.

Kansalaiset voivat myös itse järjestäytyä ja pyrkiä siten vaikuttamaan. Kaupunkiliikkeitä on syntynyt aikojen saatossa niin historiallisten rakennusten purkamista vastaan kuin uusien kaupunkitilojen synnyttämisen puolesta. Mikäli kaupunkiliike saa riittävästi kannatusta, voi sillä olla vaikutusta päätöksentekoon. Ryhmä on aina vahvempi kuin yksilö. Joskus kansalaiset voivat myös ryhtyä suoraan toimintaan ja järjestää esimerkiksi mielenilmauksia tai vallata taloja. Siten voi ainakin saada mielipiteensä ilmaistua, ja asettaa paineita päätöksentekoon.

Vallankäyttöä on lisäksi tavat toimia kaupungissa. Jokainen kansalainen valitsee, ajaako henkilöautolla markettiin, käykö kävellen lähikaupassa vai ostaako ruokansa torimyyjiltä. Eri asumismuotojen ja asuinpaikkojen suosio ohjaa markkinoita, ja vaikuttaa siten kaupunkien kehittymiseen. Tämä kaikki on niin sanottua hiljaista vaikuttamista, jolla on kuitenkin suuri merkitys kaupunkien toimintaan. Kansalaiset katsovat asioita aina omasta näkökulmastaan, eivätkä välttämättä näe niitä suuremmassa kontekstissa. Kaupunkisuunnittelun tulee tähdätä yleiseen hyvään, ei niinkään täyttää yksittäisen ihmisen toiveita. On kuitenkin tärkeää, että jokaisella olisi mahdollisuus vaikuttaa omaan elinympäristöönsä.

Talouselämällä on paljon vaikutusta kaupunkien kehitykseen, sillä mitään ei rakenneta, jollei joku sitä rahoita. Yritykset, etenkin suuret, haluavat sijoittaa liikkeensä niille suotuisille paikoille, mutta niiden toiveet eivät aina osu yksiin kaupunkisuunnittelijoiden näkemysten kanssa. Tällöin ne voivat hakea poikkeuslupia liikkeidensä sijoittamiselle tai laajentamiselle. Mikäli lupaa ei anneta, voidaan uhata siirtää koko liike naapurikaupunkiin, josta saa riittävästi rakennusoikeutta.

Myös rakennusliikkeet haluavat vaikuttaa siihen, mihin ja millä tavoin rakennuksia saa kaupunkiin tehdä. Ne ovat erityisen kiinnostuneita tonttitehokkuuksista ja rakentamisesta saatavista tuotoista. Tämä vaikuttaa varmasti kaupunkien suunnitteluun, sillä kaupungit tarvitsevat rakentajia. Kaupunkisuunnittelijan tulee huomioida suunnitelmissaan se, pystyykö ja haluaako kukaan rakentaa tietyin ehdoin tietylle paikalle.

Kaupunkisuunnittelussa käytetään sekä näkyvää että näkymätöntä valtaa. Valta on näkyvää, kun kaikki osapuolet tietävät kaikista päätöksistä ja niiden perusteista. Näkymätöntä valtaa käytetään silloin, kun kaikki vaikuttimet eivät ole kaikkien osapuolien nähtävillä. Tällöin joku näkymätön

taho on jo päättänyt, miten asiat tulevat menemään, ja varsinainen näkyvä suunnittelu on pelkkää kulissia. Joskus voi myös olla vaikea määritellä, mitkä asiat ovat päätöksiin vaikuttaneet, ja millä ehdoilla. Kaikilla tulisi olla mahdollisuus vaikuttaa kaupungin, erityisesti oman kotipaikkakunnan, kehittymiseen. Usein on kuitenkin niin, että varakkailla ja vaikutusvaltaisilla on paremmat mahdollisuudet vaikuttaa kuin niin sanotuilla tavallisilla ihmisillä. Osallistavalla suunnittelulla ja näkyvällä vallankäytöllä varmistetaan toivottavasti kaikille yhä paremmat vaikuttamismahdollisuudet tulevaisuuden kaupunkisuunnittelussa.

5. Kaavoitusta tuntematon sukulaisesi kysyy sinulta, miten asemakaavoitusprosessi etenee. Vastaa hänelle kansantajuisesti.

Lassi Tulonen

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaava laaditaan alueidenkäytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten. Asemakaavan tarkoitus on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten ja ohjata rakentamista sekä muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan ja olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämisen edellyttämällä tavalla (MRL 50 §). Käytännössä asemakaava on sääntö, jolla osoitetaan mitä ja minne saa rakentaa ja millä tavalla. Lisäksi asemakaavassa osoitetaan muun muassa ajoneuvo- ja kevyen liikenteen reitistöt sekä puisto- ja virkistysalueet.

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita. (MRL 54 §).

Asemakaavoitus on yksityiskohtaisin ja juridisesti voimakkain osa neliportaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, jossa

yleispiirteisemmät suunnitelmat ohjaavat tarkempaa suunnittelua. Muut osat ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaavoitus ja yleiskaavoitus. Ympäristöministeriön laatimat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet varmistavat valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioimisen kuntien ja maakuntien kaavoituksessa. Maakuntakaava on yksittäisen maakunnan laajuinen maakuntaliiton laatima yleispiirteinen suunnitelma, jossa käsitellään valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä alueidenkäytön kysymyksiä, kuten tarkoituksenmukaista yhdyskuntarakennetta ja maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Yleiskaava on kunnan laatima suunnitelma, jonka tarkoituksena on esittää tavoitellun kehityksen periaatteet kunnan alueella ja ohjata yhdyskuntarakenteen ja eri toimintojen yhteen sovittamista.

Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta ja asemakaavan tulisi noudattaa alueella voimassa olevan yleiskaavan periaatteita. Asemakaavan laadinnasta vastaa kunta. Kunnat ovat velvollisia laatimaan ja pitämään yllä asemakaavoja sitä mukaan kuin kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve niin edellyttävät. Myös yksityishenkilö tai esimerkiksi yritys voi tehdä kunnalle aloitteen asemakaavan laatimisesta, mutta

kunta päättää ryhtytäänkö kaavoitushankkeeseen. Asemakaavojen koko vaihtelee huomattavasti. Asemakaava voi esimerkiksi koskea yksittäistä tonttia tai toisaalta useiden kymmenien hehtaarien aluetta.

Asemakaavassa suunnittelualue jaetaan korttelialueisiin, jotka on varattu tiettyyn käyttötarkoitukseen, esimerkiksi asuin- tai liikerakennusten korttelialueiksi. Korttelialueisiin liittyy erilaisia kaavamääräyksiä, joissa osoitetaan esimerkiksi rakennusalat, joille voidaan rakentaa, sallittu rakentamisen määrä kerrosalaneliömetreinä tai tehokkuuslukuina ja esimerkiksi rakennuksen suurin sallittu kerrosluku. Kaavassa voidaan osoittaa myös esimerkiksi suojeltavia rakennuksia ja luontokohteita.

Asemakaava esitetään kaavakartalla, jossa osoitetaan ainakin kaava- alueen rajausta, kaavaan sisältyvien alueiden rajat ja käyttötarkoitukset sekä rakentamisen määrää ja rakennusten sijoittamista koskevat periaatteet (MRL 55 §). Kaava- aineistoon sisältyy kaavakartan lisäksi kaavamerkinnot ja -määräykset sekä kaavaselostus, jossa kuvataan muun muassa kaavan tavoitteita ja tehtyjä suunnitteluratkaisuja.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 62 §) mukaan kaavoitusprosessi sekä kaavoituksesta tiedottaminen tulee järjestää niin, että kaavoitettavan alueen maanomistajilla ja niillä joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavan vaikutuksia ja lausua mielipiteensä kaavasta kirjallisesti tai suullisesti. Myös viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa kaavan suunnittelussa käsitellään on vastaava osallistumismahdollisuus. Kaavoitushankkeeseen osallistuvia yksityishenkilöitä, viranomaisia ja yhteisöjä kutsutaan osallisiksi. Osalliset voivat lakisääteisesti esittää mielipiteensä kaavaproessin eri vaiheissa kun kaava- asiakirjoja pidetään julkisesti nähtävillä. Monessa kaavahankkeessa järjestetään lisäksi esimerkiksi julkisia yleisötilaisuuksia ja työpajoja, joissa osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan suunnitteluun.

Kunnan tulee ilmoittaa kaavoitushankkeen vireilletulosta niin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja suunnittelun lähtökohdista ja prosessin etenemisestä. Kaavoitustyön alkuvaiheessa laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), jossa kuvaillaan muun muassa osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät, kaava-

hankkeen tavoitteet ja lähtökohdat, suunnittelualueen rajaus sekä kaavaproessin tavoitteellinen aikataulu. Käytännössä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan mitä ja missä on suunnitteilla, miten suunnitteluun voi osallistua ja miten hanke etenee. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetetaan julkisesti nähtäville 30 vuorokauden ajaksi.

Varsinainen kavasuunnittelu jakautuu luonnos-, ehdotus- ja hyväksymisvaiheeseen. Eri vaiheiden jälkeen kavasuunnitelmia pidetään nähtävillä mielipiteiden antamista varten. Tyypillisesti asemakaavas suunnittelu alkaa suunnittelualueen lähtökohtien analysoinnilla ja lähtötietojen hankinnalla. Kaavassa tehtävien ratkaisujen tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, jotta kaavan aiheuttamia vaikutuksia voidaan arvioida (MRL 9 §). Usein kaavoituksen alkuvaiheessa laaditaan erilaisia suunnittelualuetta koskevia selvityksiä, joista tyypillisimpiä ovat esimerkiksi luonto-, maisema-, liikenne-, melu- ja kaupalliset selvitykset sekä muinaisjäännösten tai kulttuurihistoriallisten kohteiden inventoinnit. Asemakaavoituksen pohjana voidaan käyttää myös muita aiemmin laadittuja selvityksiä, joita on tehty esimerkiksi yleiskaavoituksen tai muiden asemakaavo-

jen yhteydessä.

Suunnittelutavoitteiden ja lähtökohtien perusteella laaditaan yleensä useampia maankäyttöluonnoksia, joissa tutkitaan erilaisia suunnitteluratkaisuja ja maankäyttövaihtoehtoja. Kaavasta voidaan järjestää yleisötilaisuuksia, joissa osallisilla on mahdollisuus kommentoida alustavia suunnitelmia ja vaikuttaa suunnittelun etenemiseen. Maankäyttöluonnosten perusteella laaditaan varsinainen asemakaavan esitustavan mukainen kaavaluonnosaineisto, joka sisältää ainakin kaavakartan ja -määräykset sekä luonnosvaiheen kaavaselostuksen. Kunta asettaa kaavaluonnoksen julkisesti nähtäville 30 vuorokauden ajaksi. Nähtävilläolokaikana osallisilla on mahdollisuus lausua kirjallinen mielipiteensä kaavaluonnoksesta. Myös viranomaisilta pyydetään alustavat lausunnot. Nähtävilläolon päätyttyä kaavan laatija laatii perustellut kirjalliset vastineet kaavasta saatuu palautteeseen.

Luonnosvaiheen jälkeen kaavaprosessi etenee ehdotusvaiheeseen. Kaavaluonnoksesta saadun palautteen ja mahdollisten lisäselvitysten tulosten ja tarkentuneiden lähtötietojen perusteella kaavaluonnos kehitetään kaavaehdotukseksi, joka asetetaan jälleen nähtäville 30 vuorokauden ajaksi palautteen antamista varten.



Kuva: Ryhmä S200, kaavaote

Kaavaehdotusvaiheessa saatuja mielipiteitä kutsutaan muistutuksiksi. Saatuihin muistutuksiin ja viranomaisten lausuntoihin laaditaan jälleen perustellut vastineet.

Ehdotusvaiheen jälkeen kaavasta laaditaan lopullinen hyväksymisaineisto, jolloin kaavaan voidaan tehdä ainoastaan vähäisiä muutoksia. Jos kaavaan tehdään merkittäviä muutoksia ehdotusvaiheen jälkeen, se on asetettava uudelleen nähtäville kaavaehdotuksena. Lopullisen asemakaavan hyväksyy kunnanvaltuusto. Hyväksymispäätöksen jälkeen alkaa 30 vuorokauden mittainen valitusaika, jolloin päätöksestä on mahdollista valittaa hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Oikeus voi kumota asemakaavan hyväksymispäätöksen. Kaava saa lainvoiman valitusajan umpeuduttua, mikäli siitä ei tule valituksia tai jos hallinto-oikeus tai korkein hallinto-oikeus hylkäävät valitukset. Kaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kun kunta on kuuluttanut kaavan lainvoimaiseksi.

AK	Asuinkerrostalojen korttelialue
AL	Asuin-, liike- ja toimistotalojen korttelialue
AO	Erillispientalojen asuinalue
AP	Asuinpientalojen korttelialue
P	Palvelukortteli
K	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue
YK	Kirkkojen ja muiden seurakunnan rakennusten korttelialue
LPY	Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue
VP	Puisto
VL	Lähivirkistysalue
VK	Leikkipaikka
LT	Yleisen tien alue
LR	Rautatiealue
LP	Yleinen pysäköintialue
---	3m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva
---	Korttelin-, korttelinosan ja alueen raja
---	Osa-alueen raja
---	Ohjeellinen tontin / rakennuspaikan raja
3000	Korttelin numero
3	Ohjeellisen tontin / rakennuspaikan numero
KATU	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen
e = 1.0	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pintaan
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosalan
pk	Rakennusala, jolle saa sijoittaa lasten päiväkodin
p	Pysäköimispaikka
o o o	Istutettava puurivi
---	Katu
 	Katuaukio / tori
 pp/h	Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu
 	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa
 pp	Jalankululle ja pyöräilylle varattu ohjeellinen reitti
STM	Muinaismuistolailalla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös
---	Istutettava alueen osa
---	Purettava rakennus

6. Mitkä ovat tärkeimpiä tällä kurssilla oppimiasi asioita, miksi ne ovat tärkeitä, ja mitä ja miksi olisit vielä halunnut oppia?

Markus Ahonen

Alkaessani pohtia kurssilla oppimiani asioita, päätin ensin tarkistaa kurssin kuvauksesta, mitä kurssilla suurin piirtein olisi pitänyt oppia. Kuvauksessa mainittiin muun muassa yhteiskunnalliset kytkennät kaupunkisuunnittelussa, neuvottelu- ja ryhmätyötaidot suunnitteluryhmän jäsenenä, asuinalueen mitoittaminen, toiminnot sekä liikenne- ja maisemasuunnittelun perusteet. Myös kaavoitusjärjestelmä mainittiin tärkeänä asiana. Kyllä, näitä asioita parin kuukauden aikana tuli opiskeltua.

Odotukseni ennen kurssia olivat melko korkealla. Yhdyskuntasuunnittelun perusteet-kurssi fuksivuoden keväällä jäi ainakin omalla kohdallani laimeaksi kokemukseksi. Jälkeenpäin on tuntunut, ettei siitä jäänyt oikein mitään käteen. Odotin tältä kurssilta käytännönläheisempää oppia kaupunkisuunnitteluun ja siihen millaista se työelämässä ehkä tulisi olemaan. Olin kuullut, että kurssilla opittaisiin paljon nimenomaan kaavoituksesta ja asemakaavaan liittyvistä asioista. Ennen kurssia nuo asiat tuntuivatkin jokseenkin epäselviltä.

Kurssin loppuessa voin todeta, että vasta nyt luulen tietäväni mitä kaupunkisuunnittelu käytännössä on. Huomasin kurssin kuluessa, että itselläni oli tiettyjä harhaluuloja tästä arkkitehtuurin osa-alueesta, eikä

niinkään positiivisessa mielessä. Fuksivuoden perustekurssilla syntyneet kuvitelmani ympäripyöreästä haavekuvien maalailusta ovat nyt karisseet, mistä olen hyvin tyytyväinen. Kurssilla pääsi tekemään käytännönläheisempää suunnittelua, ja asioita sekä ilmenneitä ongelmia tuli pohdittua tosissaan. Harjoitustyöltä vaadittiin realismia, muttei kuitenkaan liian tiukalla pipolla. Ennen kurssia en olisi voinut kuvitella hakeutuvani tulevaisuudessa pelkästään yhdyskuntasuunnitteluun keskittyvään työhön. Nyt en pidä ajatusta lainkaan mahdottomana.

Opin kurssin aikana, että yhdyskuntasuunnittelu on ryhmässä työskentelyä, luultavasti vahvemmin kuin vaikkapa yksittäisen talon suunnittelu. Se on myös neuvottelua eri osapuolten välillä. Osapuolet eivät ole vain suunnittelijoita vaan myös poliitikoita ja kansalaisia, joilla on mielipide asioista. Työskentelimme kurssin ryhmätyön parissa viiden hengen ryhmässä. Ryhmämme toimi hyvin ja pahoja riitatilanteita ei ollut. Toki mielipiteet välillä erosivat toisistaan ja asioista neuvoteltiin. Kurssilla oli muutamia ilmeisesti ryhmähengen kohottamiseen tähdenneitä tehtäviä, jotka olivat kieltämättä hauskoja, mutta en tiedä opittiinko niistä mitään. Voi olla, ettei oppiminen näissä tehtävissä ollut edes tavoitteena, eikä tuo

ainakaan itseäni haitannut.

Neuvottelu- ja vuorovaikutustaitoja pääsi testailemaan myös Sääksjärven paikallisasukkaiden kanssa, mikä oli mielestäni loistavaa. Odotin jostain kumman syystä heidän puoleltaan nihkeää suhtautumista arkkitehtiopiskelijoiden suuriin suunnitelmiin. Näinhän asia ei ollut, vaan suhtautuminen oli myös töiden esittelyssä Sääksjärvellä positiivista ja kiinnostunutta, rakentavaa palautettakin saimme.

Kurssi sisälsi tekemisen lisäksi paljon opittavaa asiaa. Opin paljon asioista, joista en aikaisemmin tiennyt juuri mitään: kaupungin toiminnot ja niiden mitoittaminen, pysäköinnin määrä, kaavoitustyö. Erityisesti asemakaava ja kaavoitustyö oli ennen kurssia vielä hämärän peitossa. Kurssilla sitä käsiteltiin intensiivisesti vain viikon ajan, mutta mielestäni se riitti asian sisäistämiseen. Aihetta kuitenkin sivuttiin lähes joka luennolla. Viimeistään tämän kotitentin edellistä tehtävää kirjoittaessa tuli käytyä läpi koko asemakaavaprosessi tarkasti. Itse kaavakartan laatimisessa olisi mielestäni saanut olla enemmän ohjattua harjoittelua.

Politiikka ja vallankäytön eri muodot liittyvät kaupungin kehittämiseen erottamattomasti. Valtaan liittyneeltä teemaviikolta mieleeni jäi hyvä luento, joka kertoi valtasuhteista kaupungin kehittämisessä ja asemakaavan laatimisessa. Opin, että monet tahot haluavat vaikuttaa kaupungin suunnitteluun ja jotkin saattavat myös ajaa ainoastaan omaa etuaan. Valtasuhteet ja potentiaaliset vallankäyttäjät on varmasti suunnittelijankin hyvä tunnistaa työssään.

Mitä olisin vielä halunnut oppia? Liikenne- ja maisemasuunnittelun perusteet mainittiin kurssilla opetettavissa asioissa. Niitä toki opetettiin jonkin verran, mutta erityisesti liikennesuunnittelusta olisin halunnut oppia enemmän. Kaupungissa liikenne on isossa osassa, joten liikennesuunnittelun perusteet olisi varmasti arkkitehdilläkin hyvä taito, vaikka asiaan paneutuneita konsultti-insinöörejä löytyykin.

Kokonaisuudessaan olen kurssiin hyvin tyytyväinen. Tunnen oppineeni paljon ja hyödyllisiä asioita. Sain myös uutta innostusta yhdyskuntasuunnittelua kohtaan. Aiemmin hieman negatiivisen puolella roikkunut suhtautumiseni aiheeseen kohosi kurssin myötä reippaasti plussan puolelle. Siitä olen erityisesti kiitollinen.



Roni Koski-Tuuri

Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1 oli erittäin tiivis kurssi, jossa tehtiin melko suuri työmäärä erittäin lyhyessä ajassa. Kurssin aikataulutus toimi erittäin hyvin luentojen, tietoisukujen ja workshopien suhteen, mutta itse harjoitustyölle jäi hyvin vähän aikaa. Toki ryhmätyölle uhrattu aika oli omissa käsissämme, mutta kun ottaa huomioon että viikossa kolme kokonaista päivää meni luentoihin ja työpajoihin, niin kaikessa järjenmukaisuudessa vain keskimäärin 1-2 päivää jäi puhtaasti työnteolle. Ryhmämme kuitenkin toimi hyvin yhdessä, ahkeroiden mahdollisuuksien mukaan, ja soveltaen harjoitustyössä kattavasti kurssilla opittuja asioita.

Ryhmätyöskentely

Kurssilla opin toimimaan muiden kanssa ryhmänä. Ryhmät jaettiin arpomalla, jolloin ei voi turvautua omiin kavereihin ja ihmisiin, joiden kanssa tietää varmasti tulevaisuuden toimeen. Toisaalta varjopuolena oli se, että jo valmiiksi tiiviin aikataulun puitteissa oli erittäin vaikea sopia uusien ihmisten kanssa yhteistä aikaa, kun kaikilla oli eri elämäntilanne ja tottumukset. Siinä mielessä kurssin kannalta olisi ollut mukavampi tehdä työtä hyväksi todetun ryhmän kanssa. Toisaalta, ryhmän dynamiikka, harjoitustyön aikataulutus ja yhteisten ja eriävien mielipiteiden sovittaminen projektiin

vaativat kaikilta tilanteeseen sopeutumista ja omien taitojen monipuolista käyttämistä.

Aikataulutus

Yksi tärkeimpiä kursseilla oppimiani asioita oli jälleen kerran aikataulutuksen tärkeys. Näin tiiviillä aikataululla ja suurella työmäärällä käy helposti niin, että asiat kasaantuvat loppua kohden, kunnes tulee kiire. Teimme harjoitustyön alkumetreillä omalle ryhmällemme aikataulun, jota pyrimme noudattamaan loppukurssin ajan. Aikataulu pitikin melko hyvin.

Työnjako

Ryhmässä toimimisen kautta opin myös työnjaon tärkeydestä. Oli projektin luonne tai ryhmän koko mikä tahansa, ryhmässä toimijoilla on kaikilla omat vahvuutensa, jotka tuovat ryhmälle lisäarvoa. On hyvä kartoittaa heti aluksi, mikä on kunkin ryhmän jäsenen oma vahvuusalue ja mielenkiinnon kohde, jolloin työskentelyprosessista tulee kaikille mieluinen ja työ sujuu tehokkaasti. Työnjaolla helpotetaan myös ryhmäläisten omia aikatauluja, sillä osallisia voi tehdä itsenäisesti, eikä koko ryhmän tarvitse kokoontua ja kaikkien olla fyysisesti läsnä. Itse olisin kuitenkin toivonut ryhmältäni enemmän yhdessä työskentelyä, työnjaon ja etätyöskentelyn

sijaan.

Kaavoitus

Olisin halunnut oppia enemmän kaavoituksesta ja kaavoitusprosessista. Yhdyskuntasuunnitteluun liittyviä teorioita käytettiin kattavasti läpi kurssin alusta loppuun, mutta itse kaavoitusasiasta puhuttiin melko vähän. Kyseinen aihealue on itselleni ja varmasti monelle muulle edelleen suuri kysymysmerkki, ja toisaalta erittäin tärkeää ja oleellista asiaa arkkitehdille ja arkkitehtiopiskelijalle. Olin kuitenkin positiivisesti yllättynyt siitä, kuinka aiheeseen liittyvän kotitentin kirjoittamisen yhteydessä opin aiheesta erittäin paljon, ja kaavoitusprosessin eteneminen ja vaiheet selkiytyivät minulle ensimmäistä kertaa, kun jouduin itse väentämään itselleni rautalangasta.

Liikenne

Yksi huomionarvoinen asia, joka varmasti tulee olemaan hyödyksi tulevaisuudessa, oli paikoituksesta ja liikennejärjestelyistä puhuminen. Paikoituksen mitoitus ja sen vaatima yllättävän suuri pinta-ala on tärkeä kantaa alusta asti mukana omassa suunnittelussa. Sen haluaa helposti unohtaa suunnittelun alkuaikheissa, mutta sen tuominen mukaan vasta projektin loppupuolella pilaa helposti parhaimmankin suunnitelman.

Myös autoilun ja kevyen liikenteen vuorovaikutuksesta puhuttiin kurssin aikana paljon. Yksityisautoilun vaikutusta kaupungin viihtyisyyteen puitiin sekä yhdessä että yksilönä. Vaikka asian esille tuominen pistikin ajattelemaan ja käymään asiaa läpi eri näkökulmista, tuntui joskus siltä, että utopistista ajatusta autottomasta kaupungista painotettiin erityisen paljon ja usein.

Julkisuus / yksityisyys

Kaupungin julkisista, puolijulkisista ja yksityisistä tiloista puhuttaessa syntyi mielenkiintoisia keskusteluja ryhmissä ja koko luokan kesken siitä, miten eri ihmiset kokevat tietynlaiset tilat kaupungissa. Lisäksi koin mielenkiintoisena pohtia eri keinoja, joilla kaupungissa ja katutilassa voi erottaa eri tiloja ja yksityisyyden asteita. Aidan tai oven tai kieltomerkin sijaan voidaan erottaa tiloja ja viestiä ihmisille visuaalisin keinoin; väreillä, istutuksilla, valoilla tai vain suunnittelemalla tilat ja reitit siten, että käyttäjä luonnostaan ajautuu itselleen tarkoitettuihin tiloihin. Asiaa on hyvä pohtia myös ihan yksittäisten rakennusten ja niiden välittömän ympäristön suunnittelussa.

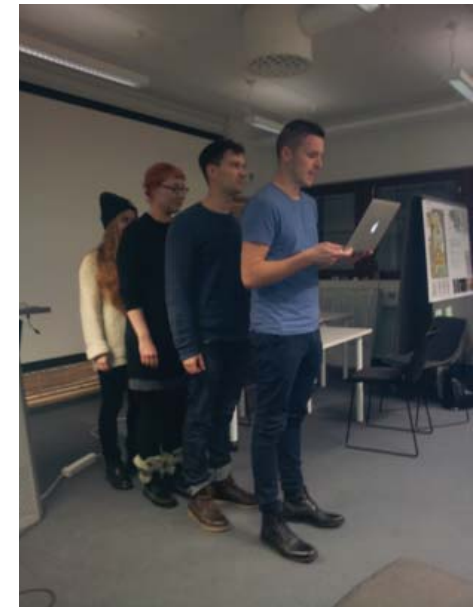
Viihtyisyys

Itselleni on jäänyt kurssin puheenaiheista mieleen erityisesti kaupungin viihtyisyy-

teen vaikuttavat asiat. Ei niinkään eri aktiviteetit tai palvelut, joita kaupungissa voidaan tarjota, vaan eri elementit, kuten vesi ja luonto, joita ihminen kaipaa ympärilleen, sekä katutilan luonne ja mittasuhteet. Lisäksi valaistuksesta ja sen luomasta turvallisuuden tunteesta oli puhetta moneen otteeseen, jonka jälkeen olen kiinnittänyt kyseiseen asiaan enemmän huomiota kävellessäni urbaanissa ympäristössä.

Kuntalaisten palaute

Erittäin positiivisesti yllätyin siitä, kuinka hyvälle mielelle tulin Sääksjärvellä valmiiden töiden esittelytuokiossa. Kun kuntalaiset tulivat katsomaan työtämme ja jopa uskalsivat sanoakin jotain, syntyi keskustelua nykytilanteesta, huolista, murheista ja turhasta toiveista. Työmme sai paljon rakentavaa palautetta ja samalla myös kehuja. Oli todella palkitsevaa huomata, kuinka suuri osa innostui suunnitelmamme ratkaisuista ja siitä, miten moni sanoi haluavansa juuri sellaisia asioita Sääksjärvelle, joita olimme suunnitelleet. Kyseinen tilaisuus muistutti taas erittäin konkreettisesti siitä, että työmme on suunnitella ihmisille. Hienot ja kokeelliset ratkaisut voivat osoittautua hyviksi, mutta toisinaan hyviä kokonaisuuksia syntyy perinteitä soveltaen ja ihmisten arki mielessä pitäen.



liris Panula

Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1 oli kolmas käymäni yhdyskuntasuunnittelun kurssi. Yhdyskuntasuunnittelun perusteiden kautta tähän arkkitehtuurin alan haaraan tutustuneena ei minulle ollut vielä muodostunut oikeastaan ollenkaan kunnollista kuvaa yhdyskuntasuunnittelusta alana. Siltä kurssilta muistan oppineeni liudan vaikeita sanoja kuten typomorfologia, jonka kirjoitusohjelmani yhä alleviivaa punaisella, vaikka kuinka yrittäisin tallentaa sitä ohjelman muistiin. Kurssi jäi kuitenkin mieleeni, sillä se tuntui olevan ensimmäinen ykkösvuoden kurssi, jossa oli edes hie-man konkretiaa kaiken sen ensimmäisen syksyn askartelun jälkeen. Toisen opiskeluvuoden päätteeksi pääsin kesätöihin Poriin kaupunkisuunnittelun yksikköön, ja inspiroivasta kesästä innostuneena kävinkin heti syksyn alussa yhdyskuntasuunnittelun teoriakurssin. Innostustaso oli jo tarpeeksi korkea tietääkseni, että valtavirrasta poiketen valitsisin kandityökseni yhdyskuntasuunnittelun.

Ammattikurssi oli juuri niin intensiivinen kuin oltiinkin povattu. Kurssin sisältöä ja oppimista selkeyttivät aihepiirin jaksotus teemaviikkoihin ja selkeät toistuvat aikataulut. Aluksi kurssin intensiivisyys jännitti, sillä olin päättänyt tehdä yhdyskuntasuunnittelusta kandin. Kurssin vuorovaikut-

teisuus ja kokonaisvaltaisuus ollessaan toisinaan uuvuttavaa autoinkin kuitenkin eläytymään harjoitustyön tekoon paljon syvemmin kuin jos ohjelmaa olisi ollut vain kerran tai kaksi viikossa. Vielä en oppinut tosin huomioimaan myös oman ajan tärkeyttä, ja siksi koululla tulikin vietettyä kurssin aikana harjoitustyötä tehden enemmän aikaa kuin koskaan.

Koska kurssin harjoitustyö tehtiin ryhmätyönä, uskon yhteistyötaitojeni parantuneen. Ryhmien arpominen oli hyvä veto, sillä ehkä liian usein tulee tehtyä töitä juuri samojen ihmisten eli lähimpien opiskelutovereiden kanssa. Uusien ryhmätyökumppaneiden kanssa töitä tehdessä saa uusien ihmisten totutusta eroavista näkemyksistä lisää energiaa työhön. Koska kandityötä tekevien kurssi arvioidaan numeerisesti muiden saadessa vain suoritusmerkinnän, aluksi jännitti mikä tulisi olemaan muiden ryhmäläisten panos. Onnekseni ryhmäni ilmaantui toinenkin kandityöntekijä, ja myös ryhmän muut jäsenet antoivat työlle kaikkensa. Jos ryhmässä on hyvin voimakastahtoisia henkilöitä, voi joskus olla vaikeaa ilmaista omaa mielipidettään, mutta koska kyseessä oli minulle kandityö, uskalsin astua kuplastani ulos. Ryhmätyötä tehdessä opin myös lisää tarkkuutta ja järjestelmällisyyttä. Esimerkiksi Photosho-

pin taso-valikkoni ei ole koskaan ollut näin järjestelmällinen ja siisti. Tätä tärkeämpää kuitenkin oli suunnittelutyylini tarkkuuden parantuminen ryhmäni huolellisuuden ansiosta.

Kurssin opetusohjelmaan kuului erilaisia inspiroivia vaihtoehtoisia suunnittelu- ja työskentelytapoja. Nämä workshop-muotoiset tapahtumat sekä erilaiset pelit ja keskustelut toivat uusia näkökulmia suunnitteluun ja olivat yllättävän hedelmällisiä. Millään aiemmalla kurssilla ei tällaista työskentelyä ole ollut, ja siksi se vaatikin aluksi totuttelua, mutta lopulta se kasvatti ryhmähenkeä ja madalsi lopullisen suunnittelun aloittamisen kynnyistä. Workshoppeista teki erityisen toimivia yhteistyö Sääksjärven asukkaiden ja Lempäälän kaavoitusammattilaisten kanssa. Tällainen yhteistyö oli aivan uutta meille, ja lisäsin selvästi suunnitteluintoa, sillä ensi kertaa suunnittelimme kurssilla oikeiden ihmisten tarpeita ajatellen ja heidän mielipiteidensä ohjailmana. Tehtävään oli helppo paneutua innokkaasti, kun tiesi kenelle suunnitteli.

Kurssin aikana tehtiin myös lähes viikoittaisia pikatehtäviä, jotka leikkimielisyydellään toivat keveyttä suunnitteluprosessiin. Koin etenkin toiseksi viimeisen viikon asemakaavatehtävän erityisen hyödylliseksi, sillä

kun lyhyessä ajassa oli piirrettävä kaava, ei liialliselle epäilylle tai itsekritiikille jäänyt sijaa. Olin edellisenä iltana yrittänyt alkaa työstää asemakaavaotetta ryhmätyötämme varten, mutta lannistunut osaamatta päättää mistä aloittaisin. Pikatehtävän jälkeen aloitus oli todella helppoa, virheiden tekeminen ei enää pelottanut ja kaavan rakenne selkiytyi. Myös yhteisöviikon hauska pikatehtävä ”slogan” oli hyödyllinen oman suunnitelman punaisen langan esittämisen kannalta.

Workshoppien ja ryhmätyöskentelyn lisäksi vuorovaikutus jatkui viimeisen viikon loppuseminaarissa, jossa suunnitelmat esiteltiin Sääksjärven koululla alueen asukkaille. Vuorovaikutustaidot ja ystävällinen asiakaspalvelumainen käytös ovat tärkeitä kaupunkisuunnittelijan ominaisuuksia, sillä kaavoituksen parissa toimiminen on ihmisläheistä työtä. On osattava kohteliaisuudella ottaa vastaan kaavoitettavan alueen asukkaiden jyrkätkin mielipiteet ja protestit, mikä itselleni onkin myymälätyön kokemusta omaavana tuttua. Kommunikointi asukkaiden kanssa oli kuitenkin tietenkin erilaista siinä mielessä, että tällä kertaa omia päätöksiä ja valintoja oli osattava perustella. Oman työn esittely ihmisille, joiden elämää suunnitelmat koskettivat ja joille alue oli tuttu, oli aivan erilaista kuin

työn esittely koulussa opiskelutovereille.

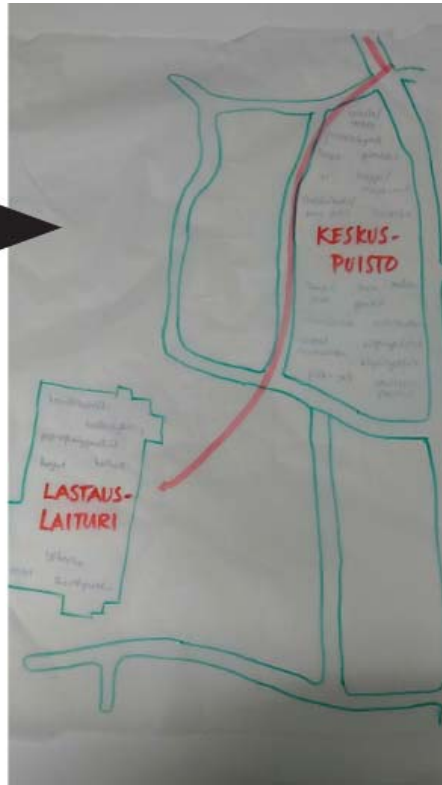
Kurssilla esiteltiin myös yhdyskuntasuunnittelun kansainvälisten vaikuttajien pääteoksia ja ideologiaa. Muun muassa Jane Jacobsiin, Kevin Lynchiin ja Jan Gehliin tutustuttiin syvemmin jo teoriakurssilla, mutta oli hyödyllistä kerrata heidän ajatustiaan ja ohjeitaan harjoitustyötä tehdessä. Muutenkin useimmat luennot ja kaupunkikeskustelut olivat omiaan saamaan opiskelijat kiinnostuneiksi kaupunkisuunnittelusta uudella tavalla. Luentojen esittelemät monipuoliset näkökulmat kaupunkiin ja sen suunnitteluun auttoivat harjoitustyössä sekä saivat varmasti monet kiinnostumaan enemmän yhdyskuntasuunnittelusta.

Olisin halunnut oppia vielä lisää ja tarkemmin asemakaavamääräyksistä ja ylipäänsä kaavojen toteutuksesta. Kaavojen piirtämisestä ja tulkitsemisesta oppii tietenkin lisää työelämässä, mutta ainakin asemakaavoituksen sääntöihin tutustuminen olisi voinut tapahtua jo aikaisemmalla opetusviikolla, ja sille olisi voinut omistaa enemmän kuin yhden päivän. On silti hienoa, että nyt yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssin käyneenä voi työnhaussa jo kehua tuntevansa kaupunkisuunnittelun maailmaa, toisin kuin yhdyskuntasuunnittelun perusteiden jälkeen. Kurssi oli kattava tietois-

yhdyskuntasuunnittelun teknisestä ja myös teoreettisesta puolesta, ja kurssin intensiivisyys tehosti oppimiskokemusta, vaikka olikin ajoittain raskasta.

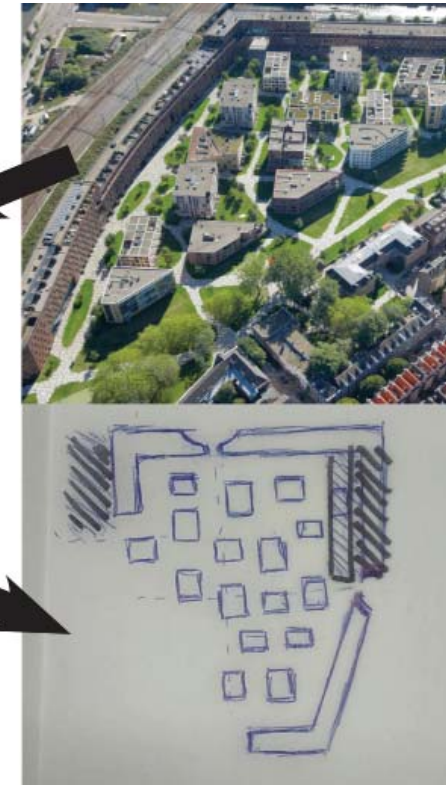
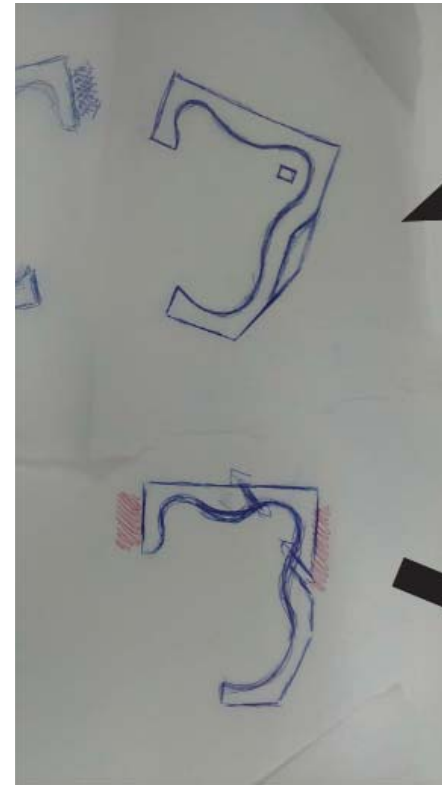


Työprosessi, 33880 Sääksjärvi – esimerkki seitsemän viikon intensiivisestä työnteosta



Suunnittelu lähti käyntiin kaupunkisuunnittelupelillä, ryhmän ja paikallisen asukkaan voimin. Villien ideoiden ja estottomien ehdotusten seurauksena saimme jo heti alkuun aineistoa, jota muokkaamalla ja jatkokehittämällä muodostui runko lopullisen suunnitelman raameiksi. Alussa syntyneet ajatukset aseman sijoittamisesta vanhan hallin viereen ja Tampereentien, Asuntotien ja Toimelankaaren rajaaman alueen muokkaaminen ”keskuspuistoksi” vaikuttivat hyvältä. Näiden pohjalta lähdimme kehittämään palveluiden ja kevyenliikenteenväylien muodostamaa puistobulevardia, joka johtaisi asemalta nykyisen keskustan alueelle, tehden siten Sääksjärvestä yhtenäisemmän.

Jo heti alussa syntynyt idea Tampereentien vihreistä ylityskohdista säilyi projektin lopulliseen versioon saakka. Tutkimme keinoja tehdä ylityskohdista turvallisia ja esteettisiä, ottaen huomioon, että alueella liikkuu paljon pieniä koululaisia. Ylityskohdian ideoiminen oli tärkeää myös Sääksjärven uuden luonteen ja yhtenäisen ”vihreän” reitin kannalta.



Suunnitelman yhdeksi kantavaksi ideaksi muodostui muuritalolla osittain ympäröity kortteli, jonka sisällä on erilaisia ja erikokoisia pienkerrostaloja. Talojen väliin jäävä tila on autoton ja muodostaa puolijulkisen puistomaisen pihan talojen asukkaille. Inspiraation lähteenä toimi vastaavanlainen asuinalue, Funenpark, joka sijaitsee Amsterdamissa. Ajatus kyseisenlaisesta asuinalueesta, joka eroaa perinteisestä suomalaisesta kerrostaloasumisesta, kiehtoi koko ryhmää ja lähdimmekin kehittämään ideaa ja korttelin muotoa Sääksjärvelle sopivaksi. Suunnitelmassa kyseinen kortteli rakennetaan nykyisen pienteolisuusalueen tilalle, uuden aseman läheisyyteen.



Välinäytössä esittelimme suunnitelman kokonaisuudessaan muille ryhmille ja paikallisille vieraille. Tilaisuus oli suunnitelman kannalta erittäin tärkeä, sillä esitellessämme työtä muille, saimme muiden mielipiteiden lisäksi huomata työssämme vielä olevia puutteita. Välinäytön myötä meille selvisi, miten muut, suunnitelmaa ennen tuntemattomat, sitä tulksivat ja mikä heitä suunnitelmassa askarrutti. Oli kuitenkin myös mukavaa ja tärkeää saada tietää, mistä ideoista esimerkiksi paikalliset asukkaat pitivät, ja mitkä ideat olivat yleisön mielestä hyviä ja jatkokehittämiskelpoisia.

Jossakin kohdassa suunnittelua vanhan keskustan ja uuden asemakeskustan välinen hierarkia sumentui, ja workshopissa eräs paikallinen asukas esitti hyvän kysymyksen: ”Jos menisin suunnittelemallanne Sääksjärvellä keskustaan, mihin menisin?” Kysymyksen myötä rupesimme miettimään uudestaan toimintojen asetelua ja alueiden luonnetta, jotta kyseistä epäselvyyttä ei enää syntyisi.

VÄLIVAIHEEN KOMMENTTEJA SUUNNITELMASTA

- + PORTTIAIHE
- + KIERRÄTYSRAKENTAMINEN
- + URBAANI LIIKEKESKITTYMÄ
- TOISAALTA SIITÄ SEURAA

KYLÄMÄISYYS- ONKO KAIKKIALLE
PITKÄ MATKA?

PALVELUT VIELÄ HIEMAN
HAJALLAAN ASUKASMÄÄRÄÄN
VERRATTUNA JA VÄKILUKU
HUOMIOONNOTTAEN

MATKA MAANALAISISTA
PARKKISISTA PISTETALOIHIN?
-> ONKO LIIAN PITKÄ ESIM.
OSTOSTEN KANTAMISEEN?
ELEMENTTIERROSTALOJEN
MUUNTAMINEN VIIHTYISÄMMÄKSI
HYVÄ!
TEOLLISUUS?



Suunnittelualueen keski- ja pohjoisosaa luonnostellessa tavoitteena oli luoda alueille tiiviimpää asumista. Alueelle suunniteltiin uusi kirjastorakennus sekä ikäihmisten asumista palveluiden läheisyyteen. Pohjoisen pistetaloukselle syntyi tiiviimpää rakentamista ja harvat pientalot onnistuttiin säilyttämään. Kevyenliikenteen väyliä pyrittiin luomaan siten, että kaikkialta pääsisi liikkumaan turvallisesti ja mukavasti myös pyörällä tai kävellen. Myös yhteydet sekä rautatien, että moottoritien taakse tuli huomioida suunnittelussa.

Tontteja tutkimme siltä pohjalta, josko olemassa olevaa tonttijakoa voisi hyödyntää uuden kaavan tekemisessä. Tutkimuksen alla olivat myös nykyiset rakennusoikeudet ja asumistehokkuus. 2000 uuden asukkaan mahdolluttaminen alueelle vaatii toimintojen järkevää sijoittelua, ja joidenkin alueiden rohkeaa tiivistämistä.



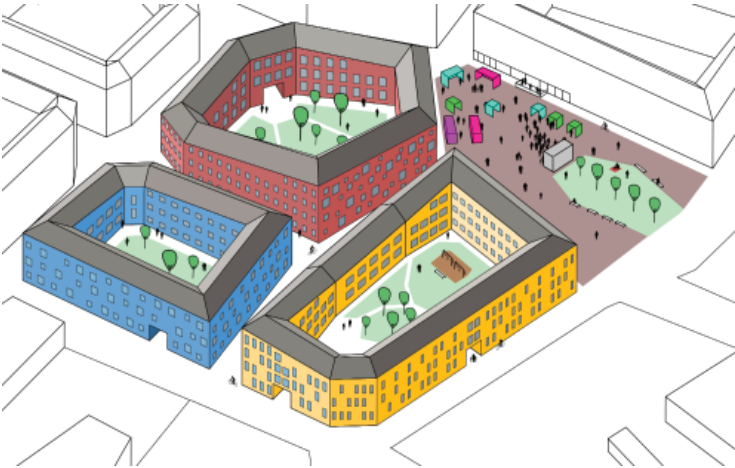
Välivaiheen jälkeen keskialueen ja asemanseudun jatkokehittelyyn kiinnitettiin erityistä huomiota. Asemanseudulla rakennuskantaa yhtenäistettiin ja asema-aukiolta lähtevää kävelybulevardia muokattiin mielenkiintoisemmaksi. Keskialueen matalat rivitalot korvattiin tehokkaammalla kerrostaloasumisella ja Tampereentien varrelle suunnitellut kerrostalot muuttivat muotoaan townhouseiksi.

Lopullinen suunnitelma alkoi hahmottua pitkän ideoinnin jälkeen. Kirjastorakennus siirtyi vielä lopuksi keskeemmälle Sääksjärven ytimeen. Kirjasto ja sitä ympäröivät puisto ja tori muodostivat toimivan kokonaisuuden eläkeläisten, koululaisten ja päiväkotien ulottuville, ja kaikkien sääksjärveläisten iloksi!





RYHMÄTYÖT



Aksonometria pohjoiskorttelista



Aksonometria torikeskuksesta

DUPLEX

Joel Keramaa, Ella Kylä-Kause, Arttu Kuisma, Mikko Toivanen

Tuleva junaseisake antoi suuntaviivat työlle ja sen myötä ilmenivät myös vaatimukset asutukselle, palveluille, liikenteelle ja työpaikoille. Koko alueen hyvä saavutettavuus sekä jalan että polkupyörällä nousi keskeiseksi tavoitteeksi suunnittelun edetessä. Toinen kantava ajatus alusta lähtien oli kaupunkimaisuus: tiiviit kujamaiset katutilat. Alue jäsentyi luontevasti kahteen osaan: pohjoiseen ja eteläiseen. Alueiden keskinäinen yhteys ja tavoitellut profiilit ohjasivat myös koko suunnittelualueen keskiosan jäsentelyä. Yhteyksiä luotiin viherväylillä ja pohjoisen alueen laitaaan sijoitettiin torimaisia aukioita sekä runsaasti palveluita. Eteläisen alueen palvelurakenteen haluttiin tukevan sinne sijoitettua urheilukeskusta.

Aseman sijainti muuttui konseptisuunnittelun aikana. Alkuvaiheessa pohjoispäähän kaavailtu asema osoittautui hankalaksi ja se sijoitettiin myöhemmin lähemmäs toria. Samalla luotiin luonteva yhteys torikeskustan, aseman ja eri keskusalueiden välille. Asemarakennuksesta muodostui tärkeä kohta pohjoisessa. Vaikka Tampereentien ympäristö ja profiili tulisi muodostumaan urbaanimmaksi, päätettiin kahden keskusalueen väliin jättää pientalovaltainen vyöhyke pääosin säilyttää. Sen luonne kuitenkin muuttuisi väistämättä viherväyliä myötä julkisemmaksi ja elävämmäksi. Keskiosan puisto olisi pientaloalueen asukkaiden kohtauspaikka ja vahvistaisi ydinpaikkojen yhteyttä. Alueen lounaisnurkka junaradan varressa on varattu urheilukeskukselle, jonka vetonaulana on myös ulkopaikkakuntalaisia houkutteleva Suomen ainoa sisätiloissa oleva velodromi eli pyöräilystadion. Asumisen lisäksi urheilukeskuksen läheisyyteen keskittyy sen toimintaa tukevia palveluja.



Ydinpaikkojen kartoitusta



Liikennekaavion ja tieverkoston luonnostelua



Ongelma-alueet ja yhteydet

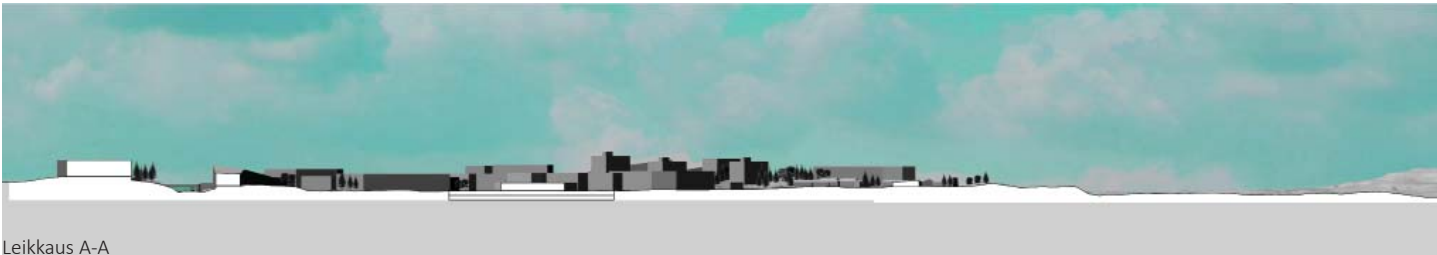


Tampereen kaupunkiseudun kuntien toteuttaman rakennesuunnitelman 2040 mukaan käyttäjäpotentiaalin merkittävä kasvattaminen on haasteena etenkin Sääksjärven ja Lempäälän aluekeskuksissa, minkä vuoksi suunnitelmamme tavoitteena on tiivistää huomattavasti Sääksjärven olemassa olevaa melko hajanaista ja jäsentelemätöntä rakennuskantaa. Pyrkimyksenä on kehittää katuverkostoon selkeä hierarkia eri katujen välillä ja painottaa kevyen liikenteen monipuolista reitistöä. Erityisesti nykyisen keskustan ja tulevan lähijunaseisakkeen ympäristöön suunnittelualueen pohjoisosassa on määrä luoda tiivistä ja urbaania kaupunkiympäristöä. Rakennuskantaa uusitaan ja kehitetään nykyistä selkeämpi korttelirakenne. Alueelle keskittyy sekä asutusta että myös suurin osa palveluista. Nykyisen S-marketin edestä autot siirretään pääosin maan alle ja tilalle kehitetään selkeä rakennusten rajaama torialue. Suunnittelualueen eteläosan nykyiselle teollisuusalueelle rakentuu täysin uusi asuinalue, jossa yhdistyy sekä pientalo- että kerrostaloasumista.

Tavoitteenamme on luoda Sääksjärvestä nykyistä tiiviimpi ja kaupunkimaisempi aluekeskus, joka ei ole vain paikallisten asukkaiden käytössä vaan houkuttelee alueelle päivittäin kävijöitä myös Sääksjärven ja Lempäälän ulkopuolelta sekä työpaikkojen että harrastusmahdollisuuksien avulla.

Tavoitteet:

- Luoda aidosti kaupunkimaista ympäristöä
- Tukea elävän kaupunkikulttuurin syntymistä suunnitteluratkaisuilla
- Luoda houkuttelevuutta ulkopuolelta
- Tukea jalankulkua, pyöräilyä ja julkista liikennettä
- Luoda asuinpaikkoja kaikenlaisille asujille
- Hajauttaa palvelurakennetta ja välttää tyyppialueiden syntymistä
- Tarjota monipuolisia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia



Leikkaus A-A



Leikkaus B-B



Toteutuksessa keskitytään ensin ydinpaikkojen vahvistamiseen. Asemanseutu, torin alue ja liikuntakeskus rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa. Liikuntakeskus vetovoimatekijänä pääsee näin elävöittämään aluetta aikaisessa vaiheessa.

Toisessa vaiheessa jatketaan ydinalueiden kehittämistä ja uudistetaan puistovyöhyke reitistöineen. Liikenneverkkoa kehitetään erityisesti kevyen liikenteen osalta.

Kolmannessa vaiheessa alueelle on muodostunut kaksi keskusta ja niiden välille pientalovaltainen vihervyöhyke.

Pinta-alat ja asukasmäärät:

Purettavissa:
13600 m² = n. 300 as.

Uudisrakentaminen:
Pohjoinen: 64200m² = n. 1400 as.
Eteläinen: 36400 m² = n. 800 as.
Toimisto: 10260 m²
Liiketila: 18800 m²



Ytimet ja liikkeen suunta. Vieraspaikkakuntalaisten liike liikuntakeskukseen pyritään ohjaamaan keskusta-alueen läpi sen elävöittämiseksi.



Tiet ja paikoitus

Asuinalueet pyritään rauhoittamaan auto-liikenteeltä ja keskusalueille luodaan elävä ja mielenkiintoinen kävelyreitistö.

- Paikoitus =
- Kevyt liikenne =

Palvelut ja asuminen

Palveluja, asumista ja työpaikkoja pyritään sekoittamaan ja tyyppialueita välttämään.

- Toimisto ja teollisuus =
- Asuminen =
- Liiketila =
- Palvelut =

Viheralueet ja virkistys

Kaksoiskeskustan keskelle jää vihreä vyöhyke.

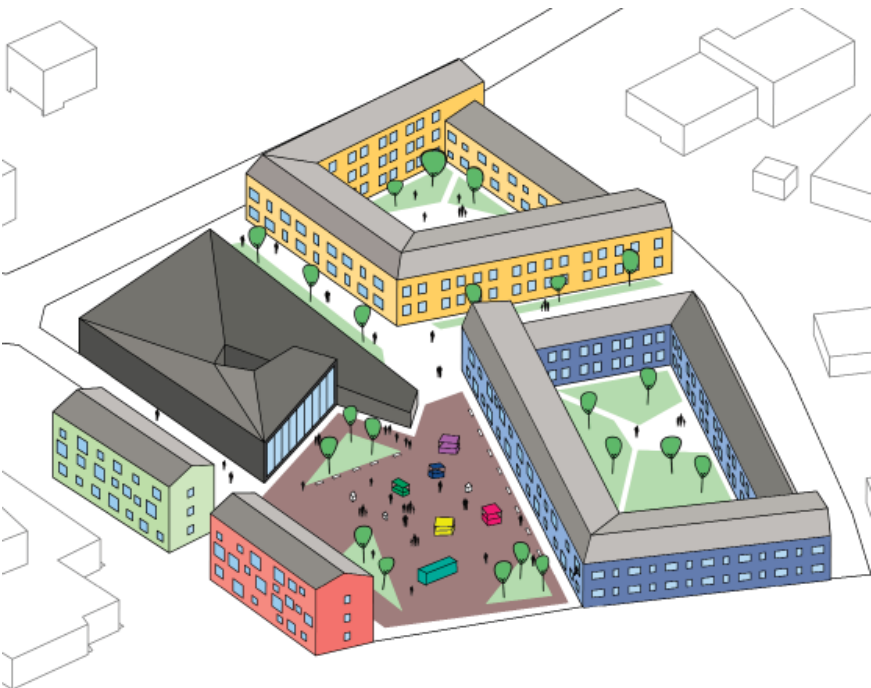
- Vihreä alue =
- Hoidettu puisto =
- Liikunta ja virkistys =



Näkymä torikeskuksesta



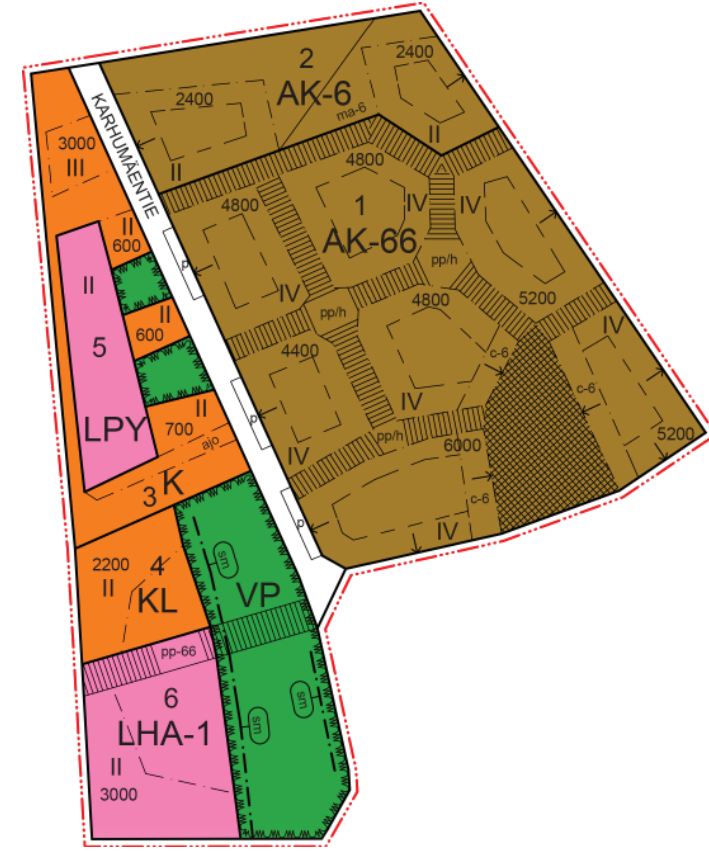
Näkymä pohjoiskorttelista



Aksonometria torikeskuksesta



Näkymä torikeskuksesta



- AK-6** Asuinkerrostalojen korttelialue.
- AK-66** Asuinkerrostalojen korttelialue. Kunkin rakennuksen maantasokerroksen kerrosalasta voidaan enintään 2/3 käyttää liike- ja toimistotiloja varten. Julkisivun tulee olla pääosiltaan rapattu.
- KL** Liikerakennusten korttelialue
- K** Liike- ja toimistorakennusten korttelialue
- LHA-1** Henkilöliikenneterminaalin korttelialue. Alueen rakennetusta kerrosalasta saa enintään 40% käyttää päätarkoitukseen liittyviä kioski-, myymälä- ja ravintolatiloja varten.
- LPY** Yleisen pysäköintilaitoksen korttelialue
- VP** Puisto

KAAVAOTE

- 3m kaava alueen rajan ulkopuolla oleva viiva
- Tontin tai kaava-alueen raja
- Rakennusala
- Ohjeellinen rakennusala
- Jalankululle ja pyöräilijöille varattu kadun osa (huoltoajo sallittu)
- Jalankululle ja pyöräilijöille varattu kadun osa. Ylitystä vaativat kohteet ylitetään riittävän matalalla kevytrakenteisella kulkusillalla.
- Torialue
- Muinaismuistolain nojalla suojeltu kiinteä muinaisjäännös
- c-6 Keskustatoimintojen alue. Maantasokerrokseen tulee sijoittaa liike-, palvelu- tai kulttuuritiloja, joiden pääsisäänkäynti sekä mahd. terassit ym. väliaikaiset lisärakennelmat on sijoitettu riittävän näkyvästi torialueen laidalle.
- ajoväylä
- p Pysäköintialue
- ma-6 Maanalaiseen pysäköintiin varattu alue. Alueelle voidaan rakentaa maanalaista pysäköintiä kahteen kerrokseen siten, että rakennus on korkeudeltaan enintään 7m.
- Nuoli osoittaa rakennusalan sivun johon rakennus on rakennettava kiinni.
- IV Roomalainen numero osoittaa rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
- 5 Korttelin numero
- 4800 Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä
- KARHUM Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi

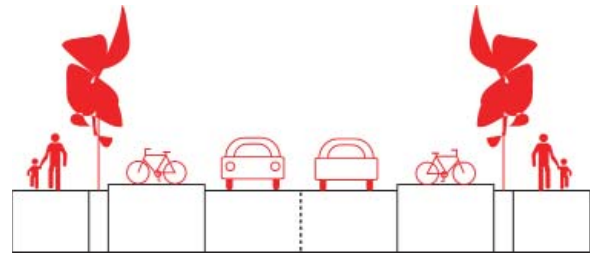
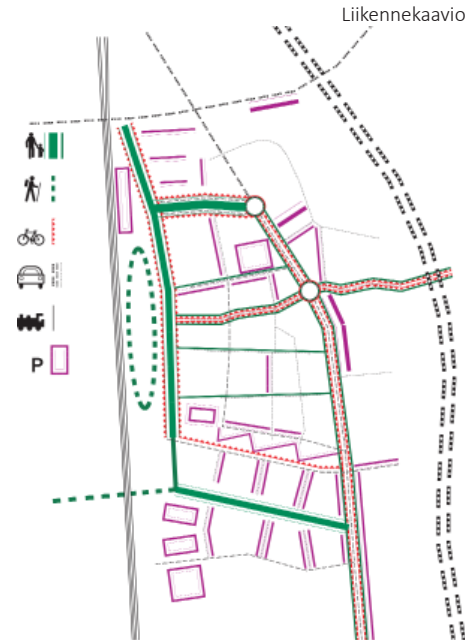


ELÄMYSPOJKU

Marianna Kotilainen, Krista Vänni, Olli Pasanen, Maria Hyvönen

Tavoitteemme on tiivistää ja kasvattaa Sääksjärven asutusta ja sen myötä lisätä työpaikkojen ja palveluiden määrää. Haluamme saada alueelle asukkaita jokaisesta ikäluokasta, ja houkutella etenkin perheellisiä nuoria aikuisia muuttamaan Sääksjärvelle edullisempien asuntojen ja uusien työpaikkojen perässä. Alueella on matkailupotentiaalia, sillä se on monien kulkureittien risteys lähellä luontoa, esimerkiksi Birgitan retkeilypolkua. Tähän mennessä autoton yhteys Birgitanpolulle on ollut heikko, mutta junaseisakkeen sekä retkeily- ja majoituspalveluiden myötä patikoimaan lähtemisen kynnyks pienenee huomattavasti tamperelaisillekin.

Toinen suunnitelman tavoite on Sääksjärven kevyen liikenteen reitistön ja viheralueiden kehittäminen. Pientaloalueella umpikujatiet muutetaan ruutukaavaverkostoksi ja umpeen kasvaneet metsät hoidetuiksi puistoiksi. Muutenkin puistoja ja aukioita syntyy niin asemanseudulle kuin vanhaan keskustaan sekä uudelle asuinalueelle. Tämän ansiosta asukkaiden ulkoilu- ja kohtaamismahdollisuudet paranevat. Asemalta lähtevä kevyen liikenteen bulevardikatu on linkki asemalta uudelle asuinalueelle sekä Luontokeskukseen. Puistomaisuuden lisäksi kasvava Sääksjärvi kaipaa tiiviimpää keskustaa ja houkuttelevampaa ensivaikutelmaa junalla saapuville. Tämä pyritään saavuttamaan täydennysrakentamisella. Sen lisäksi eri keskittymien, kuten junaseisakkeen, vanhan keskustan sekä eteläpäädyn linkittyminen toisiinsa otetaan huomioon, jotta Sääksjärvi kasvaa yhtenäiseksi.





Aksonometria seisakkeen ympäristöstä ja kävelykadusta, jonka varteen sijoittuvat aukion toimistorakennukset ja toisen puolen asuin kerrostalot katutasan liiketiloineen.



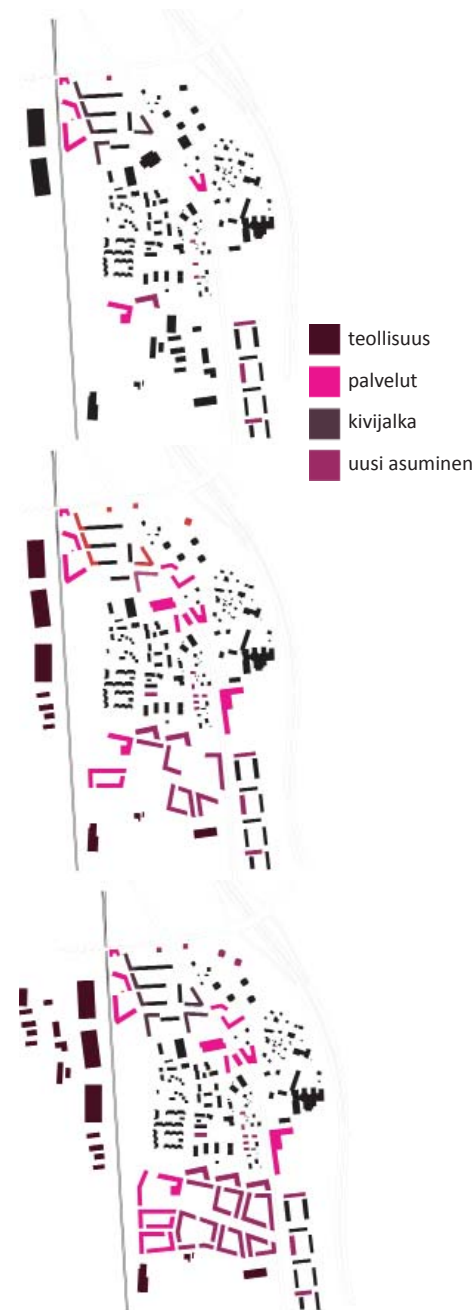
Aksonometria Sääksjärven vartioista ja uusista pistekerrostaloista, sekä vanhasta keskustasta: uusi seurakuntatalo ja liikekeskus aukioineen, palvelutalokortteli ja nuorisokeskus, supermarket sekä kaksi uutta asuin kerrostaloa katutasan liiketiloineen.

Asemanseutu ja vanha keskusta

Sääksjärven junaseisakkeen ympäristö on suunniteltu palvelemaan niin autolla kuin kävellenkin saapuvia sekä antamaan hyvän vaikutelman ulkopaikkakuntalaisille. Asemakeskus tarjoaa kulkuyhteyksiä odottaville ravintola- ja kahvilapalveluja sekä odottelutiloja. Yhdessä toimistorakennusten kanssa Asemakeskus rajaa Rautatienaukion.

Korkeahkot toimistorakennukset tuovat Sääksjärvelle työpaikkoja parhaimpien liikenneyhteyksien varteen. Ne suojaavat myös asuinrakennuksia radan melulta. Toimistojen maantasokerrokset varataan työpaikkaravintoloita ja oleskelutiloja varten, kun taas ylemmät kerrokset ovat toimistotiloja varten. Asemanseutu toimii lähtöpisteenä Sääksjärven läpi kulkevalle kävelykadulle. Reitti johtaa luontokeskuksen ja retkeilyhotellin kautta uudenlaiselle townhouse-asuinalueelle. Kävelykadun alkuun on suunniteltu kolme kerrostaloa, joiden katutaso on varattu kivijalkaliikelle palvelemaan asemalle ja asemalta kulkevia. Kerrostalot rajaavat kävelykatua ja alkuperäisistä sisäpihoista tulee entistä yksityisempiä.

Sääksjärven uuden suunnitelman vaiheittainen toteutus 10, 20 ja 30 vuoden jälkeen



Näkymäkuva "Elämyspolku"-kävelykadulle, joka vie sekä uudelle townhouse-asuinalueelle että luontokeskuksen ja retkeilyhotellin kautta Birgitanpolulle. Vasemmalla kävelykatua kolmikerroksiset asuin kerrostalot, joiden ensimmäiset kerrokset on varattu liiketiloille ja jotka rajaavat alkuperäisten kerrostalojen sisäpihoja yksityisemmiksi. Oikealla asemaseisakepuistoa rajaavat toimistorakennukset alikukuaukotuksineen.

Autoilijoillakin on mahdollisuus joustavaan asemanseudun käyttöön, sillä koko Rautatien aukio on maanalaisen parkkihallin kansi ja parkkihallista nouseaan maan pinnalle toimistorakennusten keskelle puistoon. Parkkihalliin ajetaan vanhan keskustan kautta ja sinne laskeudutaan ja sieltä poistutaan asemaa ja vanhaa keskustaa yhdistävän kävelytien viertä kulkevaa ajoliuskaa pitkin.

Toimistorakennusten lisäksi Sääksjärvelle uutta tunnusomaisuutta antavat Sääksjärven vartijat, kaksi tornitaloa. Ne näkyvät kauas ja toivottavat Sääksjärvelle saapuvan tervetulleeksi. Myöskään vanha keskustan alue ei jää läpikulkevalta huomiotta, sillä Sääksjärven vartijoiden jälkeen vastassa on tien päälle levittyvä uusi seurakuntatalo ja kirjasto toisen kerroksen terasseineen. Toisella puolella tietä katua rajaa kaksi uutta liikekeskusta sekä uudistunut päivittäistavarakauppa. Koska alueelle on kaavailtu yli 2000 uutta asukasta, myös alakoulun laajentaminen on ajankohtaista. Nykyisen urheilukentän ja Tampereen tien väliin tulee uusi koulurakennus, joka sisältää liikunta- sekä taideluokat eli tekstiililuokat, puukäsityöpajan sekä musiikkitalat.



Townhouse- ja eteläinen kerrostaloalue

Townhouse-alue on uusi idyllinen asuinympäristö. Uudella asuinalueella houkutellaan Sääksjärvelle lisää perheellisiä, ja tavoitteena on luoda rauhallinen ja yhteisöllinen ilmapiiri alueelle. Jokainen kortteli sulkee sisäänsä yhteisen piha-alueen turvallisesti leikki- ja oleskelutilaksi, mutta jokaisella asunnolla on myös oma terassitilansa sisäpihan puolella. Kadulle avautuvalla puolella on osassa asunnoissa oma autotalli, joka sulautuu rakennuksen julkisivuun hyvin, mutta jonka ansiosta autot saadaan suurimmaksi osaksi pois kaduilta. Näin katuleveys voidaan pitää mahdollisimman kapeana, mikä itsessään lisää idyllisyyttä. Omien autotallien sekä harvahan tienvarsipysäköinnin lisäksi Varastotien varteen rakennetaan 400 autopaikan parkkitalo ja uusien kerrostalojen pohjakerros toimii parkkihallina asukkailleen.

Townhouse-talojen seassa on myös pienkerrostaloja, joissa tavoitellaan erilaisia asumismuotoja samaan rappukäytävään, jotta alueen asukaskirjo olisi mahdollisimman monipuolinen. Jokaisella korttelilla on myös omaleimainen ilme eri julkisivumateriaalein ja -värein luotuna. Matalan asuinalueen väliin jäävät kadut päättyvät eteläpuolella viisikerroksisiin kerrostaloihin, ja näiden ensimmäisen kerroksen kivijalkakaupat palvelevat asuinalueen asukkaita. Julkista rakentamista edustaa myös alueen länsipuolen Luontokeskus ja retkeilyhotelli, jotka palvelevat Birgitanpolun kulkijoita ja muuten luonnossa liikkumisesta kiinnostuneita, sekä Sääksjärvelle yöpyviä ulkopaikkakuntalaisia.

Uutta kerrosalaa 178 800 k-m², josta asumiseen käytetään noin 150 000 k-m². Uusia asukkaita noin 3000.



Aksonometria yhdestä townhouse-asuinalueen korttelista.



Näkymäkuva uudelleen jäsenneilystä Tampereentiestä. Vasemmalla Sääksjärven alakoulun uusi liikunta- ja kädentaitorakennus.



SUUNNITTELUPROSESSISTA



Jotta alueiden henki ja tunnelma välittyisi selvemmin, eri kohdista tehtiin havainnekuvia. Ne myös auttoivat hahmottamaan, mikä toimii ja mikä ei, jonka pohjalta pientä hienosäätöä pystyi vielä harrastamaan.



KAAVAOTE

AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.
AP	Asuinpientalojen korttelialue.
VP	Puistoalue.
VU	Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
KT	Toimistorakennusten korttelialue.
KL	Liike ja toimistorakennusten korttelialue.
LPA	Autopaikkojen korttelialue.
YY-1	Luontoon liittyvää kulttuuritoimintaa palvelevien tilojen ja näyttelytilojen korttelialue.
YO	Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.
YO-1	Opetus- ja urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.
	3m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. Korttelin, kortteliosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja. Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu. Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja. Korttelin numero.
118	Tontin/rakennuspaikan numero.
PUISTOKAARI	Kadun, tien, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
	Katu.
pp	Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu/tie.
pp/h	Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.
pp/t	Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille ajo on sallittu. Olemassa olevien rakennusten rajat. Ohjeellinen urheilutoimintaan varattu alue.
	Ajoyhteys. Ohjeellinen korttelin asukkaiden yhteisöllisyyttä palveleva rakennus. Parkkipaikka

5800	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
1ap/100m2	Autopaikkasuhdeluku, joka kertoo kuinka monta autopaikkaa tulee osoittaa suhteessa kerrosalaan.
	Rakennusala.
18 3000	Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosneliometriä rakennusallalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää liiketiloja varten.
t	Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.
lu	Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.
	Rakennuksen mahdollista harjasuuntaa osoittava viiva.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
o o o o	Istutettava puurivistö.





SÄÄKSJÄRVI KAIKILLA AISTEILLA

Mette Biström, Jenni Kinnunen, Aapo Niemi, Annika Tuominen



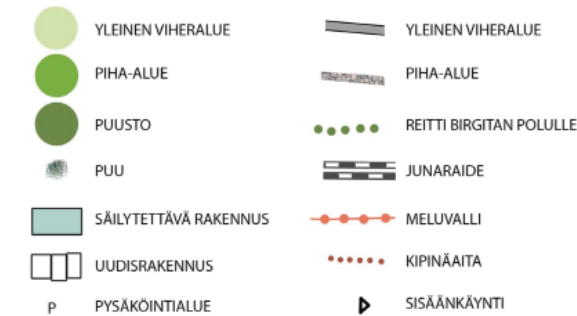
Suunnittelua on ohjannut aistirajoitteisten mahdollisuudet kokea kaupunkia, sekä liikkumisen helpottaminen. Suunnitelman tavoitteena on vastata uuden junaseisakkeen tuomiin vaatimuksiin ja mahdollisuuksiin sekä luoda Sääksjärvelle vahva identiteetti aistirajoitteisten ihmisten tarpeet huomioivan kaupunkisuunnittelun edelläkävijänä.

Sääksjärven uusi seisake sijoittuu suunnittelualueen lounaisosaan. Suunnitelmassa reittejä on selkeytetty ja lyhennetty. Muun muassa asemalta kulkee keskustaan uusi kävelykatu. Kaduilla kulkua on pyritty helpottamaan erottamalla eri kulkureitit tekstuurein. Kadun varrella on pientalorakentamista, pienkerrostaloja sekä rakennusten kivijaloissa liiketiloja. Kävelykatu johtaa aistikeskukseen, Sääksjärven uuteen kulttuurivetonaulaan.

Suunnittelualueen eteläpäättyyn rakennetaan teollisuus- ja toimistorakennuksia. Rakentamisella pyritään luomaan työpaikkoja Sääksjärvelle sekä mahdollistamaan junaseisakkeen maksimaalinen käyttö. Yli 2000 uudelle asukkaalle on luotu monimuotoisia asuinmahdollisuuksia, muun muassa luoteen lamellitalojen moduulitäydennysrakentamisella. Sääksjärveläisille on pyritty luomaan viihtyisää ja monipuolista kaupunkitilaa erilaisilla toiminnoilla ja palveluilla.

YLEISSUUNNITELMA

1 0 0 M



Pääväylällä, seisakkeelta Sääksjärven keskustaan ja aistikeskukseen, on tasainen pinta suorakulmaisia laattoja, jotka ohjaavat kulkua suoraan keskustaan.

Pääväylältä lähtevät heksagonin muotoiset laatat vievät liikkeisiin ja palveluihin. Laattojen saumoista kasvaa nurmikko, jolloin laattojen tekstuuri tuntuu erilaiselta jalalle. Saumat eivät ole liian leveitä tai syviä, jolloin mahdollisten apuvälineiden kuten valkoisen kepin käyttö olisi hankalaa.

Heksagon laatat ovat myös pienempiä kuin pääväylän laatat, joka myös erottaa tekstuurin pääväylästä. Penkit, puut, istutukset ja muut ”esteet” on ympäröity pehmeällä nurmikolla ja loivalla maa-kummulla, jotta kulkija havaitsee objektin kauem-paakin.





Älypuhelimeen voi ladata Sääksjärvi-sovelluksen, joka helpottaa kulkemista Sääksjärvellä.

Sovellusta voi käyttää auditiivisena GPS-laitteena, joka ohjaa kulkua Sääksjärven paikkoihin, kuten kauppoihin, ravintoloihin tai aistikeskukseen.

Sovellus varoittaa käyttäjää lähestyvistä risteyksistä tai mahdollista hankalasta kohdasta näkörajoitteisille ja ohjaa käyttäjän turvallisesti perille.

Sovellukseen saa myös opastusta Sääksjärven kohteissa, kuten lyhyen historiikin kipinämuurilla tai kierroksen aistikeskudessa.

Sovellus tunnistaa automaattisesti käyttäjän sijainnin ja ehdottaa toimintoja. Sovellusta voi ohjata puheella.

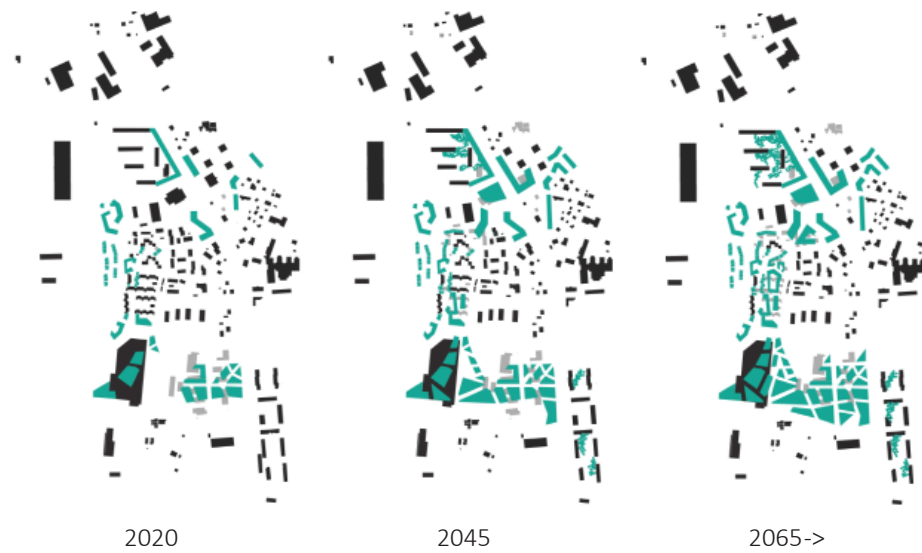


Rakennusten kerrokset

Liikennesuunnitelma



Vaiheittainen toteutus



Kortteliaksionometrioida

Kadun tekstuureilla pyritään helpottamaan kävelijän kulkemista ja suunnittelu ottaa kantaa näkövammaisten kaupunkikokemukseen.

Kadun pinta muodostuu tasaisista suora-kulmaisista laatoista, jotka ohjaavat kulkua suoraan keskustaan, kun taas heksagonin muotoiset laatat johdattelevat liikkeisiin ja palveluihin.

Kävelykatu on täysin autoton. Metsäaluelle rakennetaan kytketty pientaloalue sekä uusi palvelutalo. Palvelutalon yhteyteen tulee uusi seurakuntatalo.

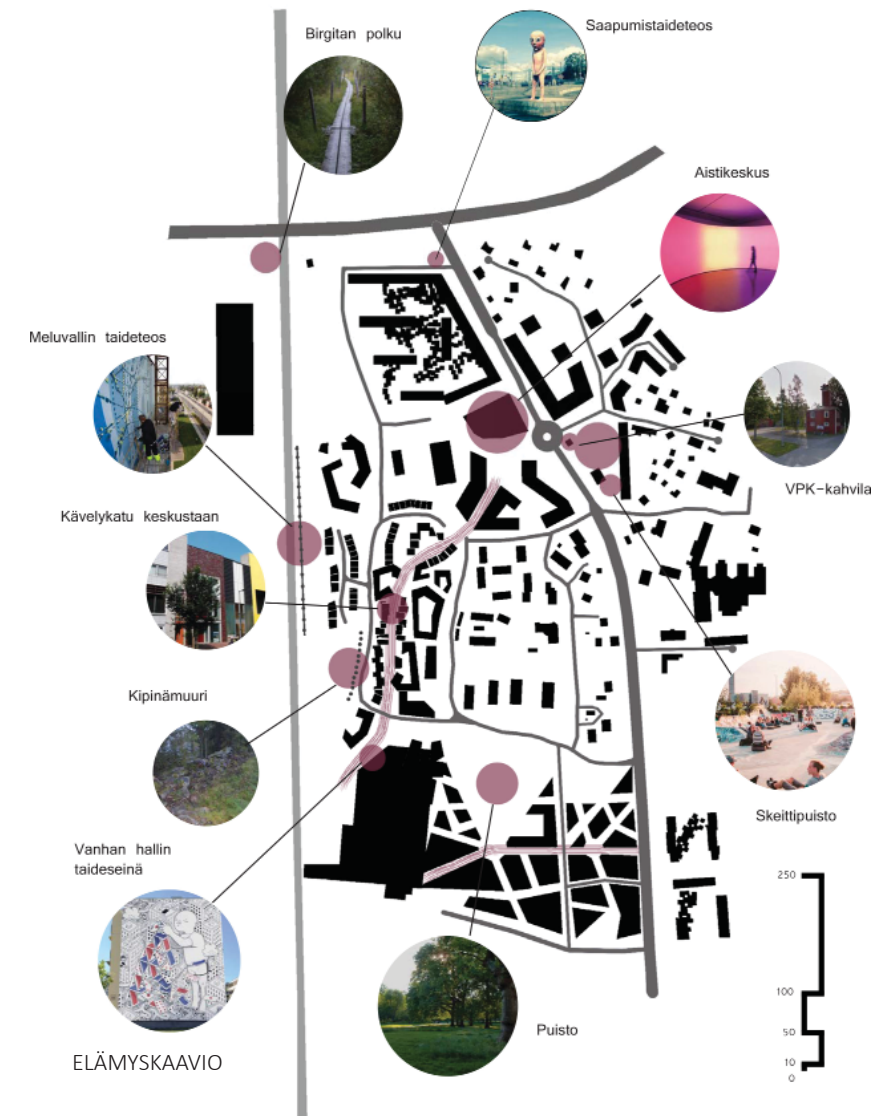
Rakennukset sijaitsevat melko lähellä rautatietä, mutta metsää jätetään melu-esteeksi sekä radan varteen rakennetaan meluvallit vähentämään raidemelua.

Meluvallillein varataan tilaa taideteoksille, jolloin Sääksjärvellä saapumisesta tulee omalaimeinen kokemus. Myös Sääksjärventieltä saapujaa tervehtii taideteos.

Uusi kävelykatu yhdistää junaseisakkeen ja Sääksjärven keskustan. Kävelykadun varrella on ihmisen mittakaavassa erikokoista townhouse- ja pienkerrostalorakentamista.

Rakennusten ensimmäisissä kerroksissa on kivijalkamyymälöitä ja palveluita, kuten ravintoloita. Kävelykadun suuntaiset vanhat talot säilytetään. Rakennusten pihat sijoitetaan pois päin kävelykadusta. Kulku kadun itäpuolella oleviin rakennuksiin tapahtuu uuden kiertokujan kautta.

Länsipuolen pientalot ovat autottomia ja pienkerrostaloihin on kulku Toimelankaa-ralta, joka yhdistyy Asuntokujan.



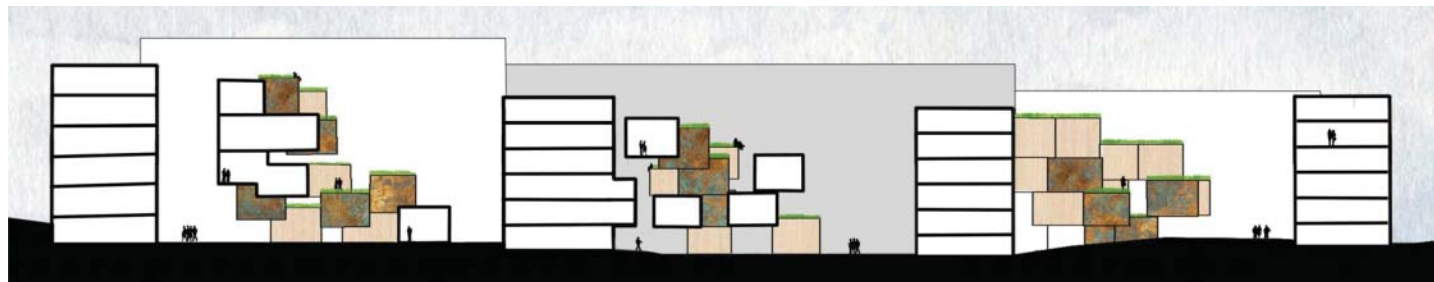


Näkymä moduuliasuinalueelta



Modulit kerroksittain

Leikkaus



LUOTEN MODUULIRAKENTAMISALUE

Karhumäentien lamellitaloalueen vanhoja kerrostaloja korotetaan 3-kerroksisista 5-kerroksisiksi. Korotus mahdollistaa myös julkisivu- ja hissiremontin, sekä muita parannuksia asuinympäristöön. Tampereentien ja Karhumäentien varteen sijoitetaan 3-5-kerroksisia asuin- ja pysäköinti-rakennuksia, jotka rajaavat alueesta suurtorttelin.

Korttelin sisäpihalle sijoittuu pieni-mittakaavaista täydennysrakentamista, joka koostuu 25-neliöisistä kuutiomoduuleista, jotka sijoittuvat orgaanisesti lamellitalojen eteläpuolille. Moduulit asetellaan siten, että niiden julkisivu- ja kattopinta-ala aurinkoa kohti ovat mahdollisimman laajoja, mikä tuo energiasäästöä. Sijoittelu on pitimäisen väljää, jolloin moduuleiden väliin ja katoille jää tilaa asukkaiden pihatoiminoille. Myös lamellitalojen ja moduulien väliin jää suojaisaa, käytettävää tilaa.

Moduulirakentaminen tekee sisäpihoista pienipiirteisempiä ja vaihtelevampia. Ne muodostavat erikokoisia ulkotiloja, joihin voi muodostua esim. asukkaiden yhteistä pienviljelyä. Moduuleiden sijoittelu mahdollistaa lähes kaikille asukkaille oman pihan etelään.

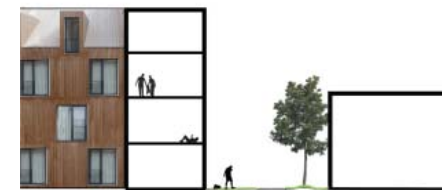
Alue on pitkälti suunnattu opiskelijoille tai muutoin väliaikaiseen asumiseen, jolloin autopaikkojen tarve voi olla vähäinen. Parkkipaikat sijoittuvat rakennusten pohjois- ja länsipuolelle, joihin kuljetaan Tampereentielle Karhumäentien kautta.

SEISAKE JA ETELÄINEN UUDISRAKENNUS-ALUE

Uusi junaseisake sijoitetaan suunnittelualueen eteläpäähän, Kaukokiidon varastohallin viereen. Halli säilytetään, mutta sen luoteiskulmasta viistetään pala, jolloin junaseisakkeen ja keskustan välinen reitti muuttuu luontevammaksi. Hallin katolle luodaan viihtyisä viherkansi, jota jatketaan hallin parkkipaikan yli itään, jossa se yhdistyy nousevaan maanpintaan.

Kannen alle jäävä tila muutetaan sekä teollisuus- että asuinrakennuksia palvelevaksi pysäköintialueeksi. Hallin ja Tampereentien välisellä alueella sijaitsevat teollisuusrakennukset puretaan ja niiden toiminta siirretään hallin sisälle. Alueelle eteläosaan rakennetaan uusia teollisuus- ja toimistorakennuksia, ja pohjoisosaan korkeampia, 4-7-kerroksisia asuinrakennuksia.

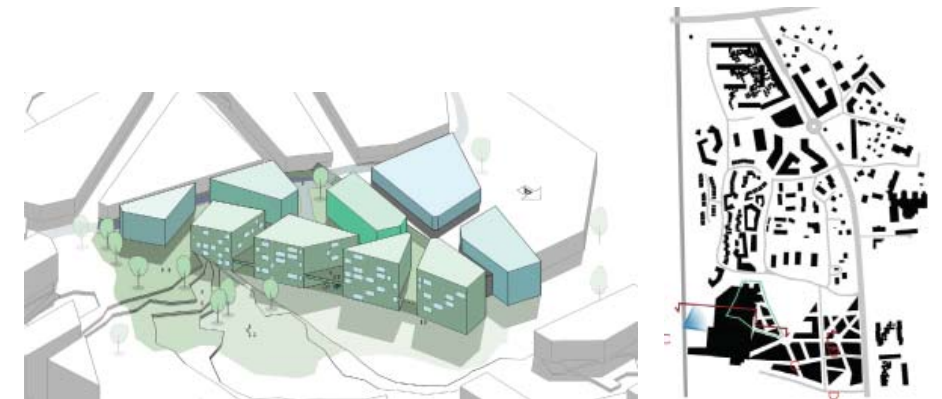
Toimelankaaren ja asuintalojen rajaamasta kolmiosta luodaan viihtyisä puistoalue. Hallin yhteyteen rakennetaan juna-asema, jonka kauttakulku viherkannelle toteutetaan. Viherkannen ja uusien rakennusten avulla luodaan junaradalta aina Tampereentielle asti yhteys, joka on täynnä mielenkiintoisia reittejä, aukioita ja näkymiä.



Leikkaus



Kortteliaksonometria





AISTIKESKUS JA KESKUSTA-ALUE

Nykyisen S-marketin ja sen parkkipaikan tilalle tulee aukio, jota rajaavat aistikeskus, kirjasto sekä 3-5-kerroksiset asuinkorttelit.

Suomessa ensimmäinen laatuaan oleva aistikeskus yhdistää tiedettä ja taidetta, ja antaa ihmisille mahdollisuuden kokeilla ympäristön kokemista rajoitetuilla aisteilla sekä antavat kuvaa aistirajoitteisten ihmisten arjesta. Aistikeskuksessa järjestettävät näyttelyt ja aktiviteetit, kuten esimerkiksi kosketeltavat taideteokset, musiikin havaitseminen värinän kautta, ravintolailallisen syöminen täysin pimeässä tilassa, tuoksujen suunnittelu, täysin äänieristetty huone sekä erilaiset performanssit muodostavat moniaistisen kokemuksen kokonaisuuden. Aistikeskuksen katto laskeutuu aukiolle muodostaen istuskelunurmen.

Paloaukealla säilytetään nuorisotalo ja vapaapalokunnan rakennus, joka toimii kahvilana ja mahdollisesti myös kesäteatterina tai tanssilavana. Nuorisotalon taakse sijoitetaan skeittipuisto. Rakennusten väliin muodostuu puistomainen aukio, jossa on mahdollisuus järjestää tapahtumia, kuten myyjäisiä, kirpputoreja, pieniä festivaaleja, konsertteja, teatteriesityksiä, lavatansseja, puistojoogaa yms.

Aukion keskelle tulee pieni kenttä, jolla voi pelata pihapelejä ja jota voi talvella käyttää luistinratana tai esimerkiksi jääveistospuistona. Aukeaa rajaa townhouse-rivi ja pääasiallisesti kevyelle liikenteelle tarkoitettu pihakatu. Paloaukean yhteyteen jää olemassa oleva bussipysäkki.

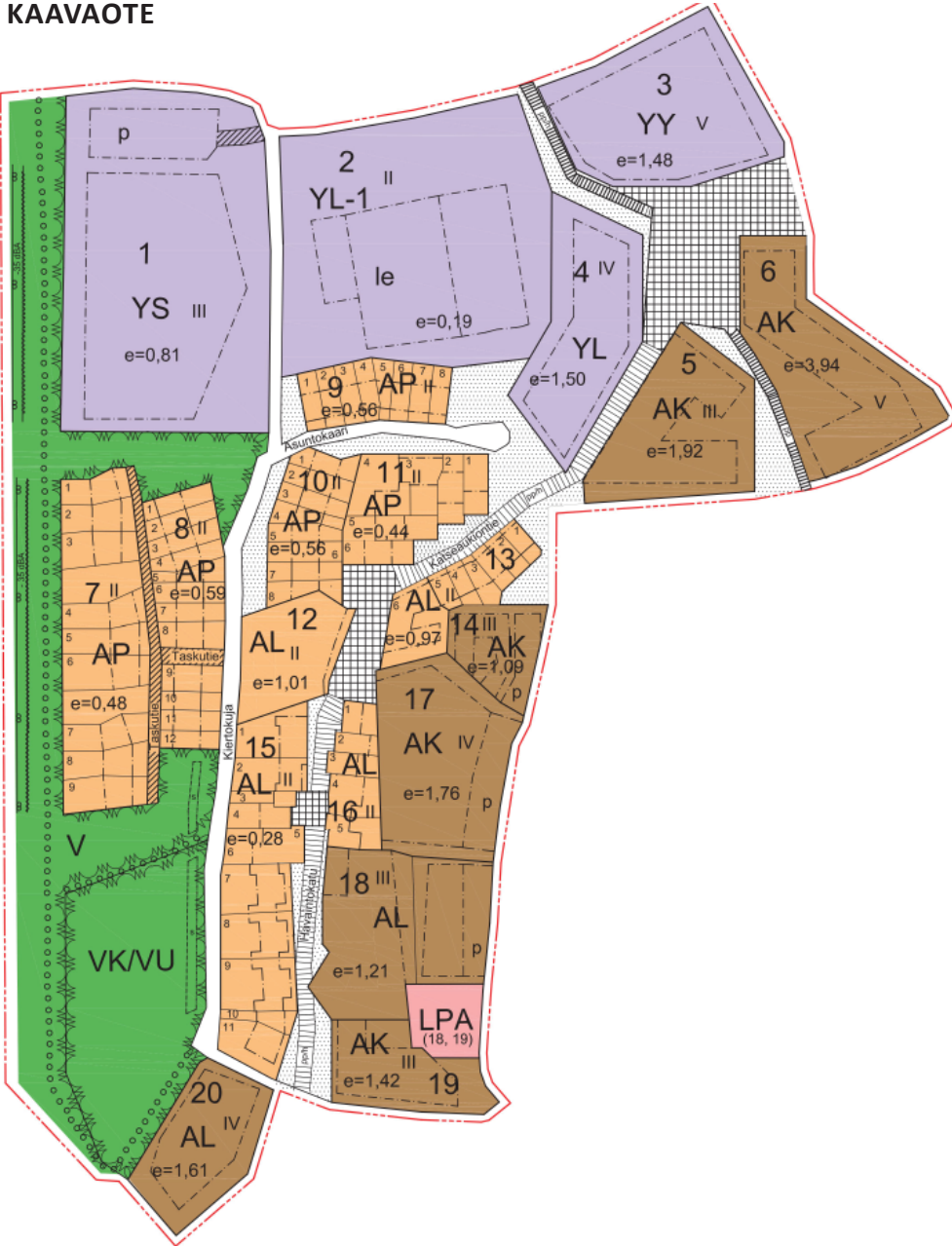
Bussipysäkkialueet koko suunnittelualueella korotetaan ja niille on pääsy lovia rampeja pitkin, helpottaen liikuntaesteisten bussiin astumista.

Paloaukean ja aistikeskuksen aukion välistä Tampereentien osiota rauhoitetaan autokaistoja kaventamalla ja jalkakäytävää levenyttämällä, sekä pintaa teksturoimalla laatoituksella. Liikenneympyrä säilytetään.

Keskustan vanhan liikekeskuksen tilalle rakennetaan uusi asuinkortteli, jonka kivijalkaan sijoitetaan ruokakauppa. Pitkäahteentien varrelle purettavan seurakuntatalon kohdalle rakentuu pientaloalue. Seurakunta- ja vanhusten palvelutoiminta saavat uudet tilat päiväkodin ja junaradan välissä sijaitsevaan metsikköön rakennettavaan kompleksiin, joka on keskustan ja kävelykadun välittömässä yhteydessä, mutta kuitenkin vilkkaimpien liikennereitien ulkopuolella.



KAAVAOTE



YL	Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.
YY	Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.
YS/YK	Sosiaalitoiminta ja terveydenhuoltoon palvelevien ja seurakunnallisten rakennusten korttelialue.
A	Asuinrakennusten korttelialue.
AP	Asuinpienalojen korttelialue.
AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.
AL	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
LPA	Autopaikkojen korttelialue. Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.
V	Virkistysalue.
VK/VU	Leikkipuisto ja urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
	Istutettava alueen osa.
	Katuaukio/tori.
p	Pysäköimispaikka.
le	Leikkialueeksi varattu alueen osa.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Rakennusala.
7	Ohjeellinen tontin raja.
2	Ohjeellisen tontin numero.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennukse tai sen osan suurimman kerrosluvun
e=0,81	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jo huoltoajo on sallittu.
o o o o o o	Ulkouireitti.
	Pihakatu.
	Katu.
	Merkintä osoittaa, että liikennealue on varustettava meluvallilla tai muulla melua estävällä rakenteella niin, että melutaso pienenee viereisellä korttelialueella vähintään 35dB.
s	Suojeltava alueen osa.



KURVI

Mathias Herbst, Elina Merilä, Iiris Panula, Ville Vilenius

Kurvi on Sääksjärven täydennysrakentamissuunnitelma, jonka myötä alueen asukasluku lisääntyy 2000:lla ja rakennuskanta sekä toiminnot monipuolistuvat. Vuoteen 2040 mennessä Sääksjärveä länsipuolelta rajaavan raitiotien varteen rakennetaan lähijunaseisake, jonka ansiosta Sääksjärven keskusta elävöityy ja alueelle saapuu lisää palveluita, työpaikkoja ja toimistotiloja. Alueelle houkutellaan eritoten nuoria lapsiperheitä, joita kannustetaan irrottautumaan vanhoista normeista kuten autoilusta sekä epätaloudellisesta tilankäytöstä. Suunnitelma antaa kehukset toteutukseen muun muassa laajentuneella kevyenliikenteen verkostolla, junaseisakkeella sekä palveluiden monipuolistamisella. Suurimmat näkyvät muutokset tulevat tapahtumaan nykyisen keskusta- ja pienteollisuusalueen ympäristössä. Keskustan palvelukeskittymä laajenee länteen päin luoden saumattoman yhteyden juna-asemalle. Aseman ja keskustan välille syntyy aukiomainen kulkuyhteys. 'Shared space'–tyyppinen yhteys edesauttaa kevyen liikenteen sekä autovirtojen järjestymistä. Keskustan rakennuksien alin kerros on varattu liiketoiminnalle ja ylemmissä kerroksissa on asuntoja. Asuinrakennuksia ei pureta suunnitelman toteutuksessa.

Kevyet pienteollisuushallit siirretään etelään muun teollisuuden läheisyyteen ja Kaukokiidon halli puretaan. Lisäksi purettavia kohteita ovat muun muassa seurakuntatalo, matala kirjastotalo, keskuksen molemmat kauppatalot ja epäkäytännöllisesti sijoitettu päiväkot. Myös päiväkodin väliaikainen konttitalo sekä suunnittelualueen kaakossa sijaitseva pubitalo poistetaan käytöstä. Aseman pohjoispuolelle nousee toimistorakennuksia, joiden pysäköinti keskitetään suurempaan parkkihallikokonaisuuteen. Toimistoalueelle pääsyn helpottamiseksi niiden edustalle sijoitetaan myös bussipysäkki. Asemaympäristön toimistorakennukset toimivat maamerkinä lähestyttäessä Sääksjärveä raiteita pitkin. Keskusta-alueen liikennettä rajoitetaan voimakkaasti muun muassa rajoittamalla aseman edustan liikenne yksisuuntaiseksi.

Suunnittelualueen koilliskulmaan nousee kaksi uutta pistetaloa samalla kun paikalle jääneitä vanhoja olemassa olevia taloja korotetaan ja julkisivut uudistetaan. Pistetalojen autopaikkojen järjestämisessä on otettu huomioon jyrkät maastonmuodot, joita hyödyntäen on voitu rakentaa viherkansi. Osa paikoituksesta on maan päällä. Suunnittelualueen kaakkois- ja luoteiskulmissa sijaitsevia lamellitaloja korotetaan loismaisella lisärakentamisella. Taloihin rakennetaan uusia siipiä tai ympäristöä muuten täydennetään rakentaen. Näin pihapiireistä tulee yksityisempiä ja rauhallisempia. Peruskorjauksen tarpeessa olevien lamellitalojen julkisivut uusitaan alueen uudistuneeseen luonteeseen sopivasti. Autopaikkoja sijoitetaan muodostuvien korttelipihojen alle sekä pihapiirin ympäristöön.

Teollisuushallien purkamisen ansiosta vapautuvalle alueelle rakennetaan townhouse-tyyppistä asumista ja pistetaloja. Suuri osa alueesta pyhitetään virkistyskäytölle: hoidettu puisto ja rehevä metsä vuorottelevat luoden houkuttelevan viheralueen, jota halkoo kevyenliikenteenväylä. Alueen tuntomerkinä on jyrkkien maastonmuotojen yli kurottuva kevyen liikenteen silta. Townhouse-alueen asukkaiden autopaikat on sijoitettu tonteille. Nykyisen pienteollisuusalueen itäiseen reunaan tulee neljä uutta pistetaloa, joiden paikoitus on ratkaistu talojen länsipuolelle. Autopaikat pyritään hajauttamaan ja luomaan puistomaisempi ilmapiiri muun muassa lisäämällä puustoa sekä tuomalla erilaisia kävelyreittejä paikoitusten välistä.

Entisen teollisuusalueen länsipuolelle rakennetaan uusi päiväkot sekä 1. ja 2. luokka-asteen kattava alakoulu ratkaisuna Sääksjärven koulun liian täysille peruskoululuokille. Lisäksi alueelle kaavoitetaan pienehkö kauppakiinteistö, johon voidaan sijoittaa päivittäistavarakauppa. Nykyisen markettitalon tilalle rakennetaan maantasokerroksen osittain kattava iso ruokakauppa. Osa kerroksesta varataan parkkihallille. Kerroksen päälle jäävä torimainen pihakansi rajataan asuinrakennuksilla, joiden kannen tasolla sijaitseva kerros varataan liiketoiminnalle. Lännestä aseman suunnasta kulku kannelle tapahtuu vaivattomasti pikkuhiljaa nousevaa kiveystä pitkin, ja idästä portailla sekä hisseillä. Kirjastotalon tilalle nousee asuintalo, jonka alimpaan kerrokseen sijoitetaan puret-uja vastaavia liiketiloja tai muuta toimintaa. Keskustan välittömään läheisyyteen perustetaan myös palveluasumiselle omistettu nelikerroksinen rakennus, jonka sisäpihan virkistysalue rajautuu olemassa olevien rivitalojen piha-alueisiin.

Alueelle rakentuu toimiva kevyenliikenteen ja viheralueiden verkosto. Suunnittelualueen ympäri kulkee yhtenäinen kävely- ja pyöräilytiestö, jonka varrelle on sijoitettu erilaisia aktiviteettipisteitä, kuten ulkokuntosaleja ja grillipaikkoja. Sääksjärven ulkopuolisille alueille verkosto linkittyy muun muassa rautatien ylittävän kevyen liikenteen sillan sekä moottoritien alikulun kautta. Kevyen liikenteen pääväylät ulottuvat Tampereentien yli, joten liikennettä rauhoitetaan korottamalla tienylityspaikat ja esimerkiksi korvaamalla asfaltti kivetyksellä. Alue muuttuu myös puistomaiseksi vilkkailta ylityspaikoilta, ja näin autoilijaa varoitetaan muuttuneesta liikennejärjestelystä.





Keskusta-aksonometria



Townhouse-aksonometria



Pistetalo-aksonometria

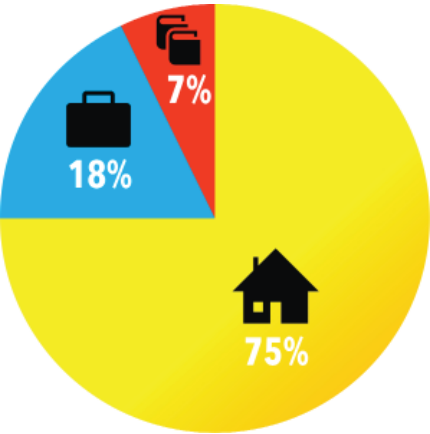
YLEISSUUNNITELMA

1 0 0 M

- Uudisrakennukset
- Korotukset
- Aukiot
- Pihatiet
- Metsäalueet
- Viheralueet
- Kevytliikenne
- Lampi
- Urheilukenttä
- Visualisointikuvien sijaintimerkinnät värikoodein



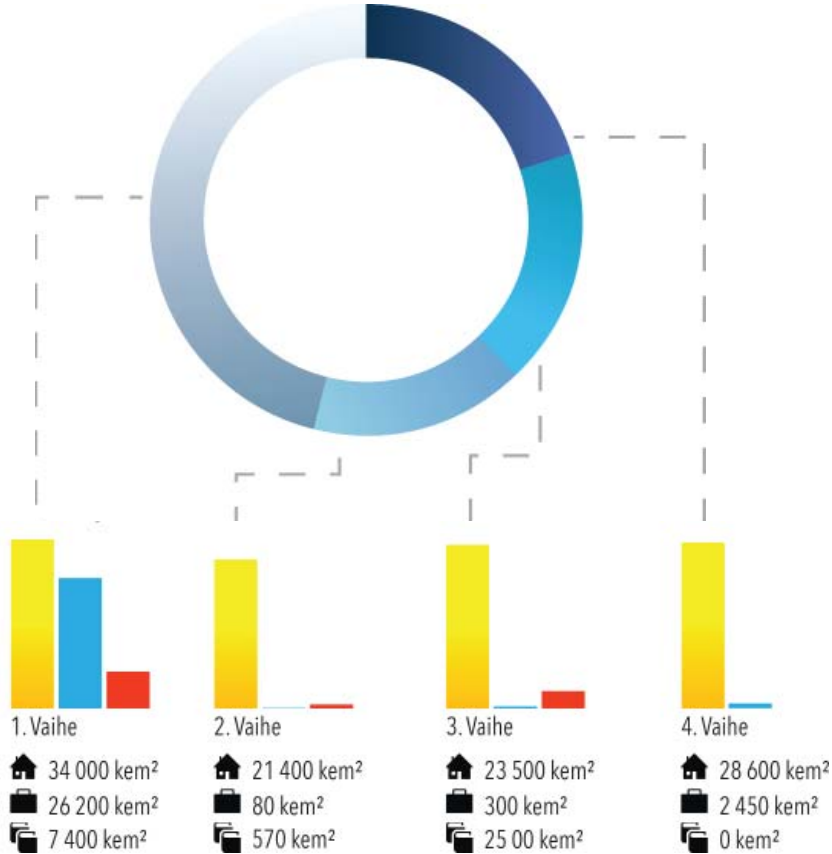
Kerrosalakaavio



Kokonaisrakennusala
147 350 kem

- Asuminen
- Työ ja palvelut
- Kunnan palvelut

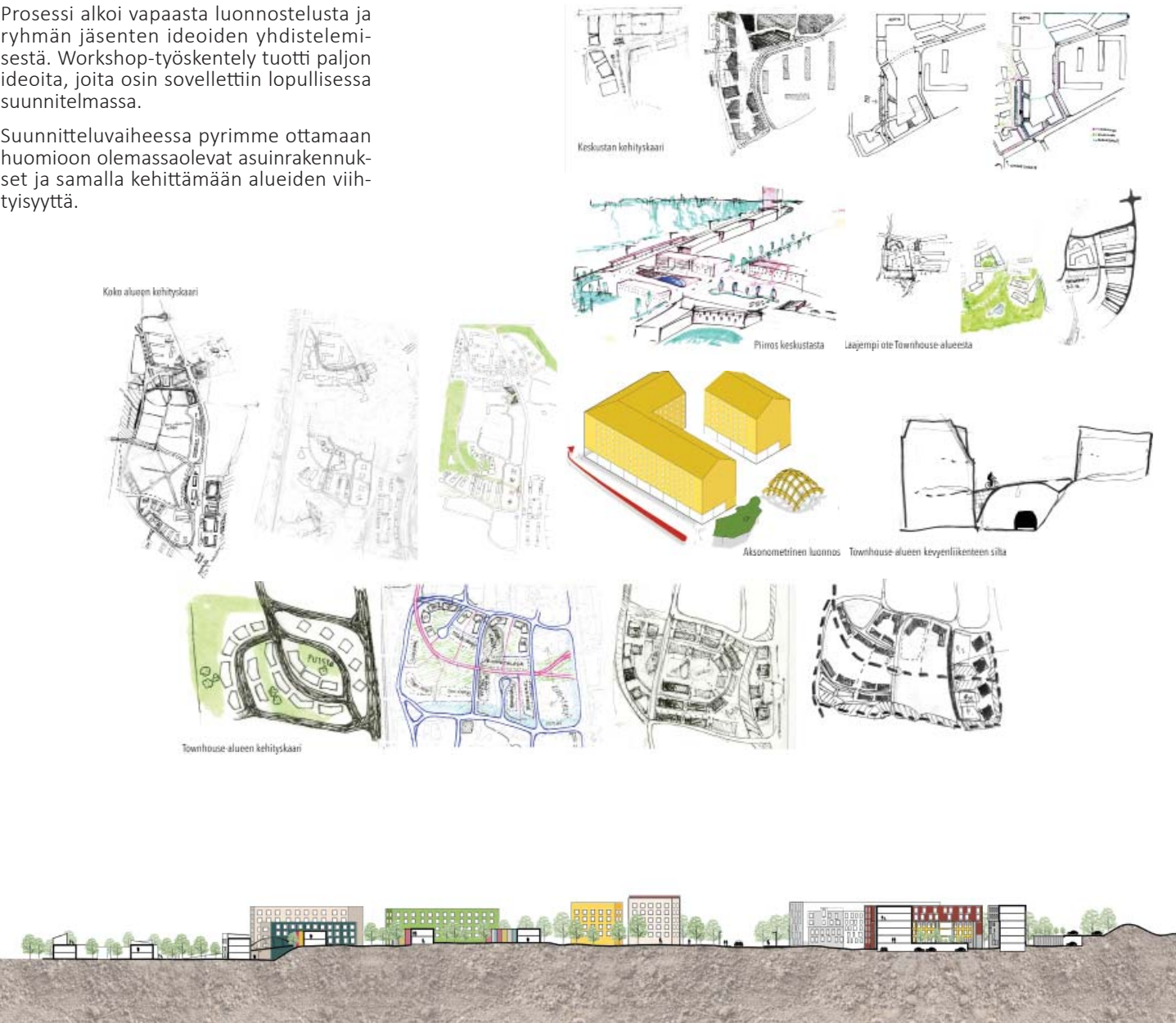
Vaiheittaisrakentamiskaavio



TYÖPROSESSI

Prosessi alkoi vapaasta luonnostelusta ja ryhmän jäsenten ideoiden yhdistelemisestä. Workshop-työskentely tuotti paljon ideoita, joita osin sovellettiin lopullisessa suunnitelmassa.

Suunnitteluvaiheessa pyrimme ottamaan huomioon olemassaolevat asuinrakennukset ja samalla kehittämään alueiden viihtyisyyttä.





- Ensimmäinen vaihe
- Toinen vaihe
- Kolmas vaihe
- Neljäs vaihe



- Kaupalliset palvelut
- Kunnan palvelut
- Työpaikat
- Palveluasuminen



- Ulkokuntoilu
- Kirjasto
- Kahvilat ja kaupat
- Pyöräparkki
- Koiraparkki
- Lampi
- Leikkipuisto
- Hoidettu puistoalue
- Metsä



- Parkkipaikat
- Bussipyksäkit
- Junaseisake
- Pääliikenne
- Pääliikenne, hidastettu
- Yksisuuntainen liikenne
- Keskustan jättöliikenne

KAAVAOTE, OSA



- AK** Asuinkerrostalon korttelialue
- C-1** Keskustatoimintojen korttelialue, jolle saa osoittaa asuin-, liike-, toimisto-, palvelu- ja hallintorakentamista. Palvelut tulee sijoittaa ainoastaan maantaso- tai kansikerrokseen. Palveluilla tulee olla näytekkunat sisäänkäyntipuolella.
- C-2** Sisältää C-1:n, lisäksi sijoitettava parkkialue pihakannen alle.
- YS** Sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue
- YY** Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue
- KT** Toimistorakennusten korttelialue
- VL** Lähivirkistysalue
- LP** Yleinen pysäköintialue
- LT** Yleisen tien alue
- LPA** Autopaikkojen korttelialue
- ysk** Yksisuuntainen tieosio
- Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja
- Korttelin, kortteliosan ja alueen raja
- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva
- 123** Korttelin numero
- 1234** Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä

ASEMANKURVI Kadun, tien, katuaukion, puiston, torin tai muun yleisen alueen nimi

- IV** Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun
- Rakennusala
- Maanalainen tila
- Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska
- Istutettava alueen osa
- ○ ○ ○ Säilytettävä / istutettava puurivi
- Kau aukio / tori
- Yleiselle jalankululle varattu alueen osa
- Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu / tie
- Pihakatu
- Hidaskatu
- Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa
- Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää
- 1 ap/100 m² Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosalaneliömetriä kohti on rakennettava yksi autopaikka
- (1, 2, 3)** Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa
- lk** Läpikulkua avoimeksi ympäri vuorokauden
- sr** Suojeltava rakennus
- 30dB A Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden äänieristävyyden on oltava vähintään lukuarvon verran.



METKA

Anna Luotolampi, Anniina Kortemaa, Emilia Hakulinen, Sanni Salmi

MUUTOKSET

Sääksjärven kaupunkikuvan kehittämisessä on keskitytty etenkin rautatieaseman, keskusta-alueen ja uuden työpaikka-alueen rakentamiseen. Muilta osin Sääksjärveä on täydennysrakennettu. Suunnitelmassa alueelle rakennetaan täydennys- ja uudisrakentamista noin 204000 kem² verran ja asukasmäärä kasvaa noin 2100 ihmisellä.

Tampereentien liikenneympyrän ympäristöön keskittynyt keskusta uusine toreineen ja liikerakennuksineen toimii Sääksjärven omaleimaisena kohtauspaikkana. Kaupunkitilan viihtyisyyttä lisätään hyvällä rakennusarkkitehtuurilla sekä istutuksilla ja katukiveyksillä. Luon- teeltaan Sääksjärven keskusta edustaa uudenlaista urbaania tilaa, jossa luonnon läsnäolo ja laadukas suunnittelu synnyttävät omanlaisensa kotoisan tunnelman.

Suunnittelualueen eteläosaan painottunut teollisuusalue on muutettu osaksi asumiskäyttöön. Uusi asuinalue koostuu pienkerrostaloista ja townhouse-ryhmistä. Vanha Kiidon halli puretaan ja sen tontille rakennetaan uusi vetovoimainen työpaikka-alue.

Sääksjärven eri alueita yhdistävät toisiinsa vihervyöhykkeet, linkit paikkojen välillä. Kevyen liikenteen verkostoon on panostettu ja muu- toinkin alueen reitistöä on selkeytetty. Vihervyöhykkeet halkovat suunnittelualuetta monipuolisesti ja muodostavat verkoston, jota pit- kin kulkeminen kävelen paikasta toiseen on mielekästä.

KOHTAAMISIA

Sääksjärven vanha kirjastotalo puretaan ja tilalle rakennetaan uusi, sekä kooltaan että toiminnoiltaan laajempi kulttuuritalo. Rakennus toimii uutena Sääksjärven maamerkinä. Kulttuuritalossa olisi perinteisen kirjaston lisäksi esimerkiksi mobiilityötiloja, työpajoja, vuok- rattavaa kurssitilaa ja kahvila. Viereinen toriaukio tukee kirjaston toimintaa ja jatkaa palveluja ulos. Kirjastosta voi esimerkiksi lainata eri pelejä ja harrastusvälineitä, kuten skeittilautoja.

VPK:n tornin ympäröimälle tontille on sijoitettu tori, joka toimii Sääksjärven uutena kohtauspaikkana. Perinteisen toritoiminnan lisäksi paikka haluttiin saada elämään myös itsenäisenä, muinakin päivinä kuin torilauantaina. Aukio palvelee kaikkia Sääksjärveläisiä ikään katsomatta ja tarkoituksena on luoda viihtyisä paikka, jonne on mukava mennä vaikka piknikille, leikkimään tai tapaamaan ystäviä. Suun- nittelimme toriaukiolle rakennettavaksi myös toiminnallisen paviljonkirakennuksen. Paviljonki ja maaston muotoilu mahdollistaisivat samassa paikassa skeittauksen, kiipeilyn, lava- ja katsomokäytön ja istuskelun.

YLEISSUUNNITELMA

1 0 0 M

- uudet rakennukset
- lisäkerrokset ja korjausrakentam-
inen
- hidastettu ajoväylä
- viherkansiparkit
- KEM²
- uuden rakentamisen kerrosalat
- merkittävä rakennus

Aukiolla voisi järjestää erilaisia tapahtumia:

- Perinteinen toritoiminta: jäätelökioski, mansikanmyynti, kirpputori jne.
- Talvipuutarha: ylimääräisen lumen voi ko- lata aukiolle lumiveistosten tai lumilinnan rakentamiseen
- Lava eri tilaisuuksia varten: musiikkiesi- tykset, festivaalit, kesäteatteri, puheet jne.
- Kurssitoiminta: neulepiirit, maalauskurs- sit
- Näyttelyt: joulukuusinäyttely, veistosnäyt- tely, taidenäyttely...
- Grillipaikka/kesäkeittiö



2000 uutta asukasta

Sääksjärven keskustan ja alueen kaakkoispuolen kerrostaloja on korotettu ja alueita täydennysrakennettu. Uudisrakentamista nousee Tampereentien varteen vanhan teollisuusalueen tilalle ja urheilukentän viereen, entisen parkkipaikan tilalle. Pientaloalueita tiivistetään ja Pitkäahteenkadulta haarautuu myös uusi Pikkuahteenkatu, jonka varrelle rakennetaan uusia pientaloja. Suunnittelualueen eteläosassa sijainneet ränsistyneet teollisuusrakennukset puretaan ja niiden tilalle rakentuu uusi townhouse-asuinalue.

Lapset ja nuoret

Sääksjärvestä tulee turvallinen ympäristö lapsille. Reitistön parantaminen koskee erityisesti kevyttä liikennettä ja kävelyreittejä. Vain kevyelle liikenteelle tarkoitettu- ja viherreitit pitkin pääsee kulkemaan melkein joka paikkaan, eikä lasten tarvitse ylittää teitä turhaan. Eri alueilta on turvalliset reitit kouluun, leikkipuistoon ja harrastuksiin. Tampereentien liikenne hidastetaan urheilukentän ja Sääksjärven keskustan väliseltä alueelta. Lapsiperheiden tarpeisiin panostetaan: alueella on kaksi päiväkotia, suuri koulu ja hyvät harrastusmahdollisuudet. Hyvät lähipalvelut helpottavat lapsiperheiden arkea.

Myös nuoret huomioidaan Sääksjärven kehityksessä. Moni muuttaa Sääksjärveltä pois pian teini-iän jälkeen ja panostamalla nuorten viihtyvyyteen voisi nuoret aikuiset saada pysymään alueella – tai ainakin palaamaan. Uusi nuorisotalo sijaitsee torin toisella laidalla, kirjastoa vastapäätä. Kirjasto, toriaukio ja nuorisotalo yhdessä tarjoavat Sääksjärven nuorille tiloja olla ja viettää aikaa kavereiden kanssa. Myös Sääksjärven asuntotarjonnasta löytyy entistä paremmin vaihtoehtoja myös nuorille aikuisille. Keskustan uusissa kortteleissa sijaitsee opiskelija-asuntoja, ja toria reunustavassa rakennuksessa on matalan kynnyksen vuokra-asuntoja, joihin voisi muuttaa lyhyemmälläkin vuokrasopimuksella.



Asemanalue

Kaupunkiyksiöt sopivat hyvin vaikkapa opiskelijanuorelle, tai ensimmäistä kertaa kotoa pois muuttavalle.

Työssäkäyvät ja vanhukset

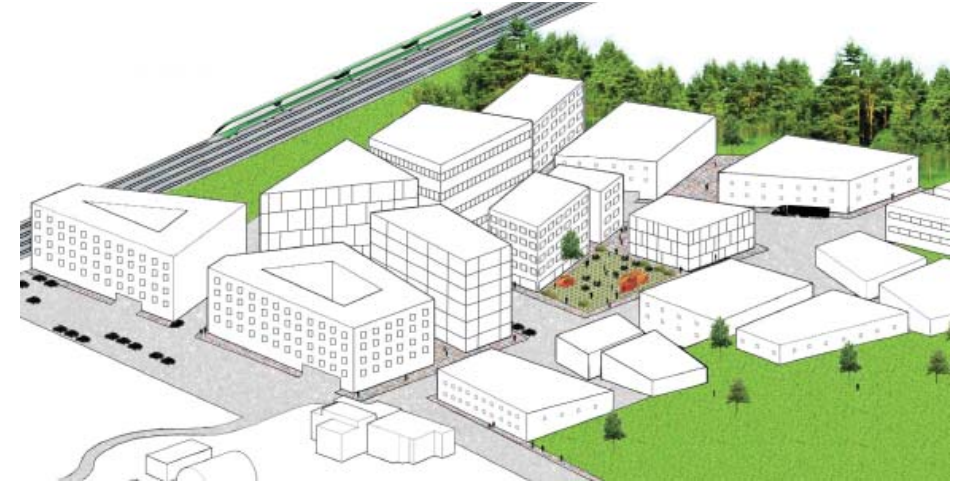
Kävitpä töissä Sääksjärvellä tai muualla – Sääksjärvi on loistavien kulkuyhteyksien varressa. Tampereen keskustaan tai Helsingin suuntaan pääsee nopeasti junalla tai bussilla ja Valtatie 3 ja 2-kehä palvelevat autoilijoita. Sääksjärven mittakaava on sopivan pieni, kaikki tarvittava löytyy läheltä.

Keskustassa on myös vanhusten tuettua palveluasumista. Palvelut ovat alakerrassa ja virkistysmahdollisuudet aivan kulman takana.

TYÖPAIKAT

Uusi työpaikka- ja teollisuusalue vanhan Kiidon hallin tontilla tarjoaa tilat jo aiemmin Sääksjärvellä toimineille yrityksille ja houkuttelee paikalle uusia. Sääksjärvelle syntyy paljon uusia työpaikkoja. Radan varteen sijoitetut korkeat toimistotalot etelän työpaikka-alueella ja aseman läheisyydessä tarjoavat yrityksille näkyvyyttä. Matalammat teollisuusrakennukset sijoittuvat etelässä korkeampien taakse ja asuinalueita lähimpiin rakennuksiin voi sijoittaa esimerkiksi tehtaanmyymälöitä.

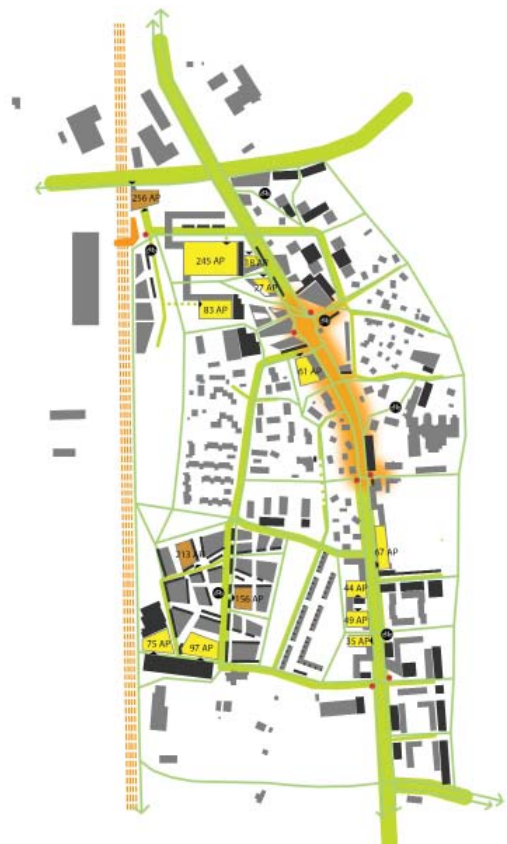
Tampereen keskustaa edullisemmat tilat ovat oma houkutuksensa ja bonuksena on myös hieman lyhyempi matka-aika Helsingin suunnasta – konferenssin voi hyvin pitää Tampereen sijaan Sääksjärvellä. Junan ansiosta Sääksjärvellä on helppo käydä töissä vaikka Tampereen keskustasta tai etelän suunnasta ja 2-kehätie linkittää Sääksjärven myös Hervantaan ja Pirkkalan lentokenttään. Asemalta on työpaikka-alueelle vain noin 600 metrin matka, jonka taittaa nopeasti kävellen tai polkupyörällä.



Aksonometria työpaikka-alueesta



Aksonometria asuinkorttelista



- tieliikenne
- viherkansiparkit
- parkkitalot
- parkkipaikat
- hidastettu ajoväylä
- kevyenliikenteen reitit
- rautatie
- bussipysäkki
- pyöräparkki
- parkkihallien sisäänkäynti



Leikkaus A-A



Leikkaus B-B



Leikkaus C-C



- viheralueet
- metsä
- kentät (tennis, jalkapallo, luistelu...)
- viherkannet
- skeittiparkki
- seikkailupuistot
- yleinen leikkipuisto
- yksityisemmät leikkipuistot
- viherväylä (hiljennetty vihreä autoliikenteelle avoin reitti)
- kävelyreitti
- lenkipolku, noin 3km
- kiinteä muinaisjäännös (kipinäaita)



- pientaloalue
- keskusta-alue
- kerrostaloalue
- rivitaloalue
- townhousealue

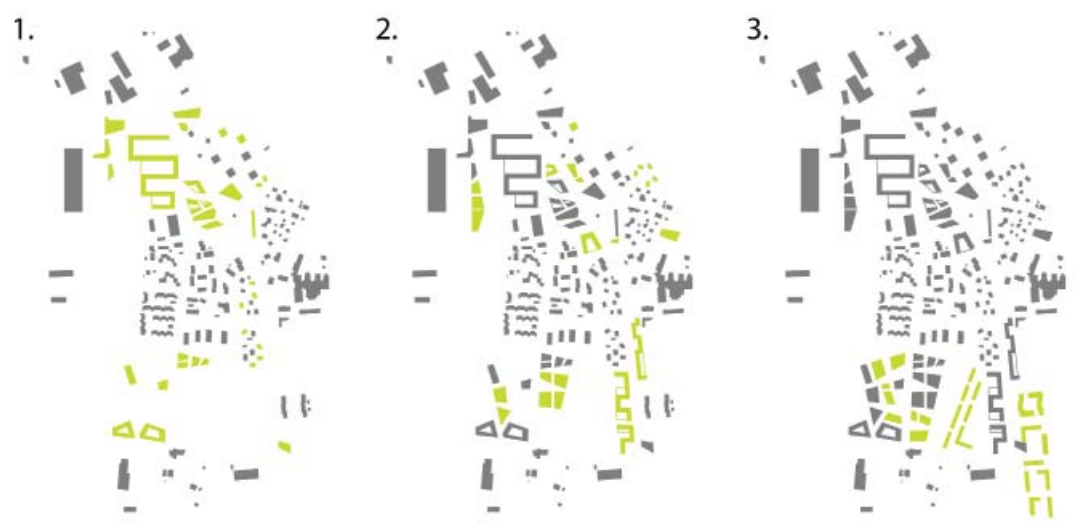
julkiset palvelut
1. junaseisake 2. kulttuuritalo/kirjasto 3. seurakuntatalo 4. koulu 5. päiväkoti 6. kerhotalo/nuorisotalo

kaupalliset palvelut
1. kivijalka liiketila 2. marketti 3. tehtaanmyymälä 3A. lounasravintola

toritoimintaa
1. vuokrattavia toritoimintoja tukevia tiloja, alakerrassa liiketilaa, yläkerrassa toimisto- ja asuintilaa

päivittäistavarakaupat
keskusten väliset yhteydet





Vaiheittainen toteutus

KAAVAOTE

AK

Asuinkerrastalojen korttelialue

AK-1

Asuinkerrastalojen korttelialue, alimpaan kerrakseen saa rakentaa tilaa palveluille ja autopaikoille

AD

Erillispientalojen korttelialue

AD-1

Erillispientalojen korttelialue, alueelle saadaan rakentaa erillisiä kytkettyjä pientaloja ja rivitaloja

AL

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue

P-1

Palvelurakennusten korttelialue. Saa rakentaa kulttuuri- ja taidetoimintaa palvelevia näyttely-, myynti-, ja toimistotiloja.

P-2

Palvelurakennusten korttelialue. Saa rakentaa kulttuuri- ja taidetoimintaa palvelevia näyttely-, myynti-, ja toimistotiloja sekä asuintiloja.

YK

Kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue.

YDS

Opetustoimintaa, sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue

KM

Liikerakennusten korttelialue, jonne saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön

VL

Puisto

VP

Lähiavirkealue

EV

Suojaviheralue

LPA

Autopaikkojen korttelialue

LP

Yleinen pysäköintialue

Kolme metriä kaava-alueen ulkopuolella oleva raja

Korttelin, korttelin osan ja alueen raja

Osa-alueen raja

Ohjeellinen tontin/rakennuspalkan raja

1234

Korttelin numero

KATU

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi

1234

Rakennusluku kerrosalanellömetreinä

$e=0.12$

Tehokkustuku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspalkan pinta-alaan.

Rakennusala

pk

Ryijätilojen palkkoon saa sijoittaa päiväkodin

pe

Pihakansi. Pihakannen alle saadaan autopaikkoja

Katu

Katuaukio/tori

ooo

Ulkouureitti

Jalankululle varattu tie

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie

Jalankululle ja polkupyöräille varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu

ajo

Ajoyhteys

luo-1

Luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeä alueen osa. Liito-oravan ruokailu- ja pesimäalue. Alueen puita ei saa vahingoittaa, eikä kaataa.





KLEÄN

Tiina Hietanen, Silja Ikkela-Koski, Lotta Peltokorpi, Samppa Saarivirta, Aleksu Vuola

Sääksjärvi sijaitsee tulevien liikennesuunnitelmien keskiössä: rautatien leventäminen uuden juna-aseman myötä, moottoritien liittymisen lentokenttään, sekä AiRRport-hanke tulevat kaikki tulevaisuudessa vaikuttamaan alueen vetovoimaisuuteen. Tällä hetkellä Sääksjärveltä puuttuu asuinkeskittymän ominaispiirteitä, kuten puistot, palvelut sekä keskusta ylipäättään. Vaikka väyläsuunnitelmat alueelle lisäävät ihmisvirtaa, riskinä on, että alueen epähoukuttelevuuden takia Sääksjärvelle ei muuteta tai edes pysähdytä.

Sääksjärven yhdyskuntarakenne on lapsiperhevaltainen. Alueella on naapurikuntiin verrattuna keskimääräistä enemmän lapsia sekä työikäistä väestöä, mutta sen sijaan nuoria aikuisia on alueella keskimääräistä merkittävästi vähemmän. Suunnitelmassamme luomme alueelle uuden identiteetin kampuksella ja sitä ympäröivällä toimisto- ja asuinalueella. Hallituksen tavoite on luoda 40 000 uutta työpaikkaa cleantech-alalle vuoteen 2020 mennessä. Suunnitelmassamme kampus olisi AMK-tasoinen cleantechiin keskittynyt oppilaitos, jonka vaikutuksesta ympärillä olevat yritykset toimisivat samalla alalla.

Sääksjärven etäisyys Tampereesta tarkoittaa halvempia tonttihintoja sekä kampukselle että uusille yrityksille. Junayhteys Tampereen keskustaan kestäisi noin kymmenen minuuttia, mikä mahdollistaa sujuvan julkisella liikenteellä liikkumisen. Yksi seudulla vaikuttava projekti on AiRRPort projekti, mikä tekisi Pirkkalan lentokentästä ja Tampereesta Kehä 3:n ulkopuolella vaikuttavan kansainvälisen keskittymän. Junaliikenteen yhdistäminen lentokenttään helpottaisi kansainvälisiä yhteyksiä. Kampuksen läheisyyteen rakentuu erilaisia asuinalueita, jotka yhdistyvät autoista vapailla viherväylillä. Asukkaita kannustetaan autottomaan elintapaan kehittämällä alueelle kortteliautojärjestelmä. Olemassa olevia asuinalueita tiivistetään uudisrakentamisella. Alueella olisi uudenlaisia asumismuotoja, kuten vanhusten ja opiskelijoiden yhteiselämistä, jota Hollannissa ja Helsingissä on menestyksellisesti kokeiltu. Sääksjärven keskusta siirtyy radan varteen. Radan vieressä sijaitsee korkeampia toimistorakennuksia minimoimassa raideliikenteestä aiheutuvaa meluhaittaa. Aseman eteen tulee aukio, joka luo keskustoilta ominaisia palveluita ja julkisia tiloja. Julkinen tila jatkuu toimistorakennuksien ja uusien townhousien välissä vihertävänä kävelykatuna, joka johtaa aina Kampukselle asti.

Tampereentien luonteen uudistaminen on myös tärkeässä roolissa. Tie on tällä hetkellä vaarallinen väylä asuinalueen ja koulun välillä. Nykyisestä S-marketista aina uudelle asuinalueelle asti tie rauhoitetaan kävelylle ja pyöräilylle, estämättä kuitenkaan autojen kulkemista. Turvallisempi väylä saavutetaan päällystämällä tie kivetyksellä ja laskemalla nopeusrajoituksia. Lisätty puusto tekee tiestä viihtyisemmän. Tampereentien itäpuolta täydennetään pientalorivistöllä ja näin kadun tunnelmasta saadaan eloisampi ja skaalaan inhimillisyyttä. Suunnitelman ideana on kaventaa tietä, mikä vapauttaa alaa rakennettavaksi. Nykyisistä omakotitalotonteista voidaan lohkoa uusia tontteja. Kunta voisi kannustaa nykyisiä tontinomistajia vuokraamaan tai myymän osan tontistaan uudelle rakentamiselle. Oleellista on luoda win-win-win-tilanne, jossa tontinomistaja saa tuloja myynnistä tai vuokrauksesta, uusi asukas kohtuuhintaisen tontin ja kunta uusia veronmaksajia ilman mittavaa lisäinfran rakentamista. Tien ympäristöä täydennetään myös urheilukentän viereen tulevalla talolla, joka sisältää liikuntatiloja sekä asuntoja.

YLEISSUUNNITELMA

1 0 0 M



12 - parkkipaikkojen määrä

pyöräparkit

Asukkaita:
+2540 hlö

Julkiset rakennukset ja liiketilat:
+74 500 kem²

Asuinrakentaminen:
+127 000 kem²
-940 kerrostaloasuntoa
-64 pientaloa

TEEMAKARTAT



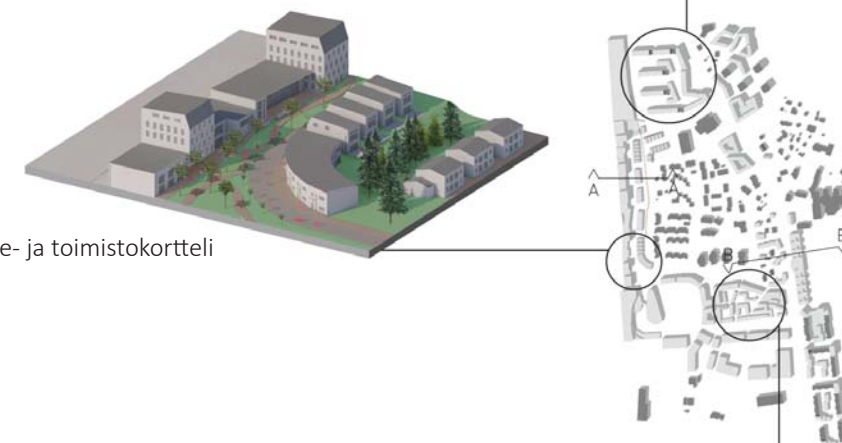
Ideakuvia



Aksonometriat



Täydennysrakennuskortteli



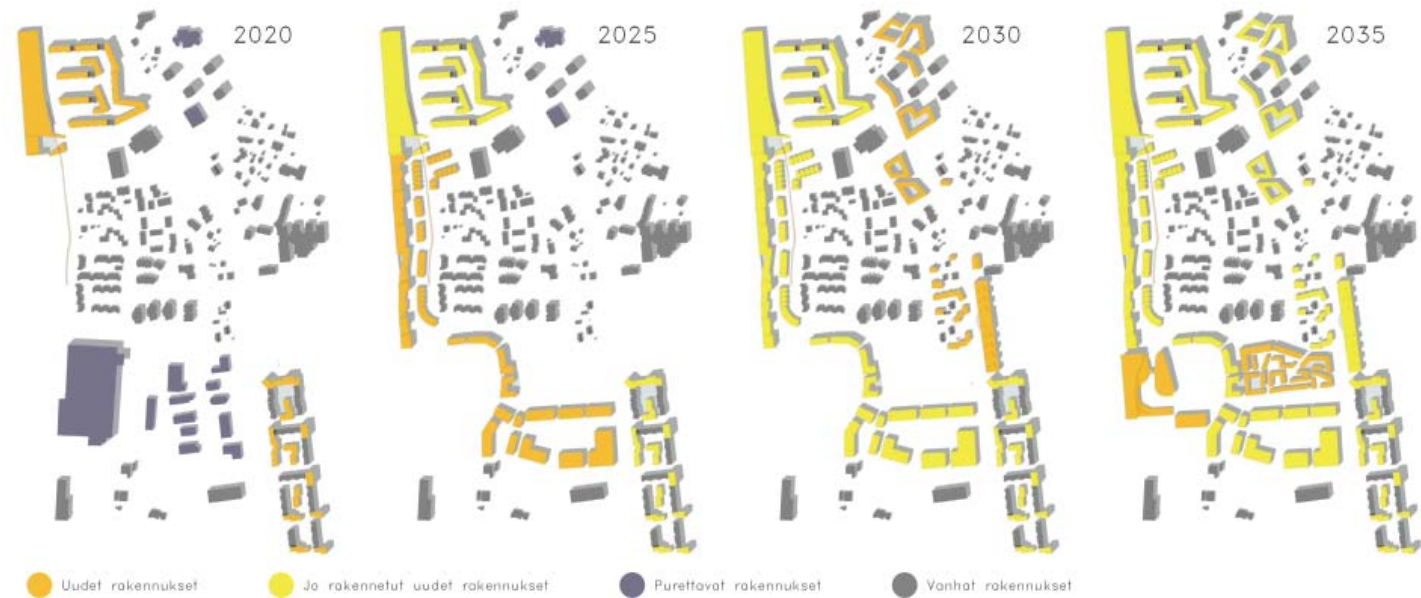
Townhouse- ja toimistokortteli



Asuinkortteli etelä



Rakennusvaiheet



Tampereentie ennen ja jälkeen



KAAVAOTE



Asemakaavamerkinnyt ja -määräykset

- Y** Yleisten rakennusten korttelialue
- AK-1** Täydennysrakennettava asuinkerrostalojen korttelialue
- AL** Asuin-, liike-, ja toimistorakennusten korttelialue
- AP-1** Asuinpienalojen korttelialue, pääsisäänkäynnit nuolien osoittamalle kadulle
- K** Liike- ja toimistorakennusten korttelialue
- V** Virkistysalue
- VP** Puisto
- LPA** Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue
- C** Keskustatoimintojen korttelialue
- pp** Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu tie
- pp/h** Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu tie, jolla huoltoajo sallittu
- y** Liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys
- Pihakatu** Pihakatu
- Istutettava alue** Istutettava alue
- S** Jauettu katu, yhdistetty kevyt liikenne ja hidas moottoriliikenne
- LR** Rautatiealue
- p** Pysäköintipaikka
- sm** Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolaita rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös Aluetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.
- 3m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva**
- Korttelin, korttelin osan tai alueen raja**
- Osa-alueen raja**
- ajo** Ajoyhteys



S200

Aino Hakulinen, Anni Kauhanen, Noora Paajanen, Lassi Siitonen, Eelis Leino

Säcksjärvi vuonna 2016

Säcksjärvi on nykytilassaan melko harvaanasuttu, taajamatyyppinen alue. Kokonaisuudeltaan se on hajanainen ja paikkojen väliset yhteydet ovat rikkonaiset. Palveluita on suhteellisen vähän ja laajat viheralueet ovat lähinnä hoitamatonta metsää. Paikkoja viettää vapaa-aikaa ja seurustella on vähän.

Säcksjärvi vuonna 2040

Vuoteen 2040 tähtäävässä maakuntakaavassa Säcksjärvi on määritelty uudeksi lähipalvelukeskukseksi. Lähijunaliikenne Säcksjärvelle käynnistetään ja uudet liikenneväylät tekevät alueesta keskeisen liikenteen solmukohdan Tampereen ja Lempäälän keskustan väliin. Alueelle toivotaan 2 000 uutta asukasta ja keskusmaista rakennetta.

Mitä pitäisi tehdä?

Toimivan lähipalvelukeskuksen rakentaminen vaatii Säcksjärven alueen kehittämistä tiiviimmäksi, eheämmäksi ja viihtyisämmäksi ympäristöksi. Tämä edellyttää lisärakentamista sekä olemassa olevien rakenteiden täydentämistä. Palvelutarjontaa tulee kehittää, jotta Säcksjärvi toimisi keskuksena ympäröiville alueille. Säcksjärven sisäisten yhteyksien tulee toimia tehokkaasti ja ympäristön tulee olla viihtyisää. Tarkoituksena ei ole luoda keskusta, josta haetaan vain palveluita, vaan keskus, johon ihmiset tulevat viettämään vapaa-aikaa, seurustelemaan ja käyttämään samalla keskuksen tarjoamia palveluita. Palveluiden yhteyteen sijoitetaan runsaasti asuntoja, jotta Säcksjärveläiset voivat asua uuden keskuksen hyötyjen välittömässä läheisyydessä. Palveluita, työpaikkoja ja asumista sijoitetaan tasaisesti koko keskuksen alueelle, millä huolehditaan, että ympäristö pysyy kauttaaltaan elinvoimaisena.

Miten tehdään?

Tulevaisuuden Säcksjärvässä kynnys käyttää kaupunkia tehdään mahdollisimman pieneksi. Tähän päästään, kun tarjotaan laaja valikoima paikkoja miellyttävälle ajanvietolle lähelle toisiaan. Näitä paikkoja ovat muun muassa aukiot, puistot, nähtävyydet ja julkiset palvelut. Jokaisesta paikasta on vähintään 200 metrin säteellä kolme muuta paikkaa (S200-konsepti), joista vuorostaan pääsee taas seuraaviin paikkoihin. Monipuolinen verkosto luo paljon vaihtoehtoisia reittejä kulkea ja kokea Säcksjärveä. Lyhyet etäisyydet takaavat, ettei liikkua ehdi pitkästyä ja kynnys edetä paikasta toiseen on matala ja palkitseva.

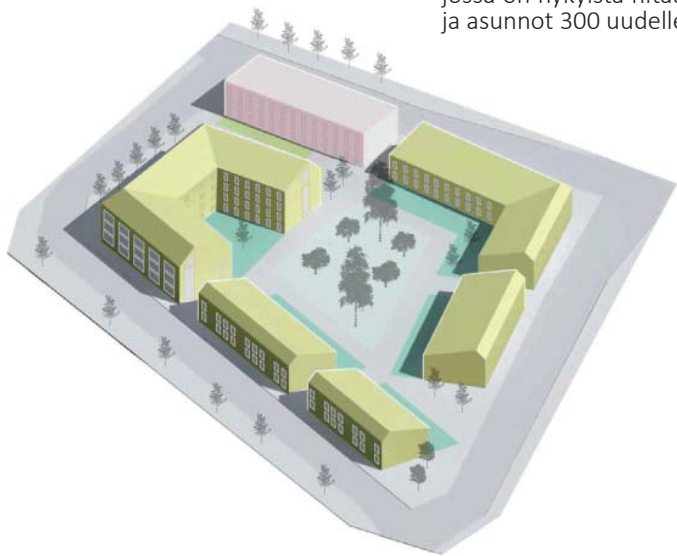
YLEISSUUNNITELMA

1 0 0 M



Uudisrakentaminen

Toimiva paikkojen verkosto edellyttää mahdollisimman tiivistä rakentamista. Mitä lyhemmät ovat etäisyydet haluttuihin paikkoihin, sen miellyttävämpi on keskussa liikkua. Tästä syystä olemme suunnitelleet tulevaisuuden Sääksjärvestä todella tiiviin, mutta kompaktin kokonaisuuden. Lisää asuntoja rakennetaan 143 500 kerrosalaneliömetriä, joihin parhaimmillaan mahtuu 3 000 uutta asukasta. Asuntojen lisäksi rakennetaan paljon työtiloja, liiketiloja sekä julkisia rakennuksia: uimahalli, koulun laajennus, päiväkotit, eräkeskus, julkinen sauna sekä monitoimikirjasto. Kaikin kaikkiaan uutta rakentamista tulee 219 000 kem². Kaikkea ei ole tarkoitus toteuttaa kerralla, vaan vaiheittain alue kerrallaan. Vasta kun rakentuva alue alkaa valmistua, siirrytään seuraavan alueen pariin. Näin vältetään tilanteelta, jossa rakennuksia alkaa rakentumaan kauas palveluista keskeneräisille alueille.



Keskukset

Sääksjärvelle rakennetaan uusi keskusta tulevan lähijunaseisakkeen yhteyteen. Uusi keskusta palvelee niin vierailijoita kuin sääksjärveläisiäkin. Lukuisat liiketilat kaareilevat aukoiden ympärillä ja luovat viihtyisää keskustaympäristöä. Nykyisen Sääksjärven keskukseen rakennetaan skeittipuisto ja asumista, jotka sopivat hyvin lähikaupan ympäristöön. Tampereentien linjaa muutetaan koulun kohdalta ja tiestä tehdään tältä osin bulevardit. Bulevardin päihin sijoitetaan korkeampaa rakentamista ja palveluita, kuten suuri monitoimikirjasto. Uudella tienlinjauksella saadaan luotua kaupunkimaisempaa ympäristöä, jossa on nykyistä hitaammat ajonopeudet ja asunnot 300 uudelle asukkaalle.



Asunnot

Asukkaille tarjotaan monipuolinen valikoima erityyppisiä asuntoja ja näitä asuntoja sijoitetaan monipuolisesti palveluiden ja työpaikkojen yhteyteen. Nykyisten omakoti, paritalo ja kerrostalo asumisen lisäksi rakennetaan muun muassa kaupunkipiennä taloja sekä yhteisöllisyyteen kannustavia umpikortteleita. Omien piha-alueiden lisäksi rakennetaan korttelikohtaisia puuljulkisia virkistysalueita. Suunnittelualueelta löytyy myös neljä luonteeltaan erilaista isompaa julkista puistoa. Osa on hoide-tumpaa piknik-puistoa, kun taas osa lenkkeilyyn sopivaa hoidettua metsää.



Liikenne

Alueelle luodaan monipuolinen liikenneverkosto, joka mahdollistaa kaikki tavat liikkua helposti. Erityisesti joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä kehitetään miellyttävämmäksi käyttää. Uudelta junaseisakkeelta pääsee nopeasti kaupungista toiseen. Matka koti ovelta bussipysäkille lyhenee 200 metriin. Pyörällä ja kävellen pääsee turhia mutkittelematta sinne minne haluaakin mennä. Autolla pääsee tulevaisuudessakin lähelle palveluita, mutta ajonopeuksia hidastetaan turvallisuuden parantamiseksi. Sääksjärvelle luodaan myös paljon lenkipolkuja ja yhteydet Birgitan-poluille paranevat junarataa alitavilla alikuluilla.



Kadut

Katukuvasta pyritään tekemään virikkeellinen vaihtelevan korkuisilla rakennusmassoilla, sekä tiuhaan vaihtuvilla julkisivumateriaaleilla ja -väreillä. Pääosin Sääksjärvelle halutaan matalaa 2-5-kerroksista rakentamista. Korkeampi rakentaminen sijoittuu melualueille moottoritien ja rautatien yhteyteen melusuojaaksi muulle rakentamiselle. Autopaikoituksessa vältetään maisemaan huonosti sopivia kenttäparkkeja ja suositaan rakenteellista paikoitusta sekä kadunvarsipysäköintiä. Leveimmistä kaduista tehdään vehreitä bulevardeja, joiden reunoilla kulkevat puuriivistöt ja paikoituspaikat. Koulun yhteyteen rakennetaan korotettuja ja kivettyjä suojaiteita, jotka pakottavat autot hidastamaan ja huomioimaan jalankulkijat. Tiheimmillä asuinalueilla käytetään niin sanottua shared space-mallia eli samaa katutilaa käyttävät autot ja ihmiset yhdessä. Näillä kaduilla ajonopeudet ovat erityisen pienet ja katutilaa kannustetaan käyttämään osana asumista, vaihtoehtoisena vapaa-ajanvietto tilana.



Purettavat rakennukset



Kerroskorkeudet ja vaiheittain rakentaminen



Viheralueet



Rakennustyypit



Liikenneverkko

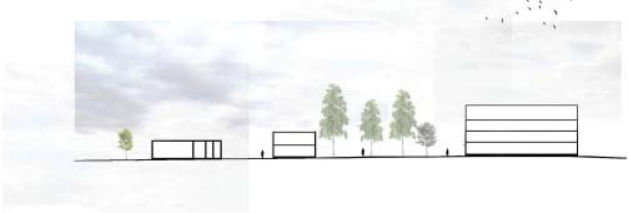
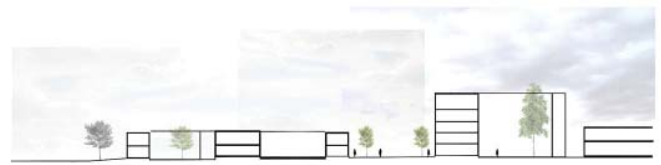


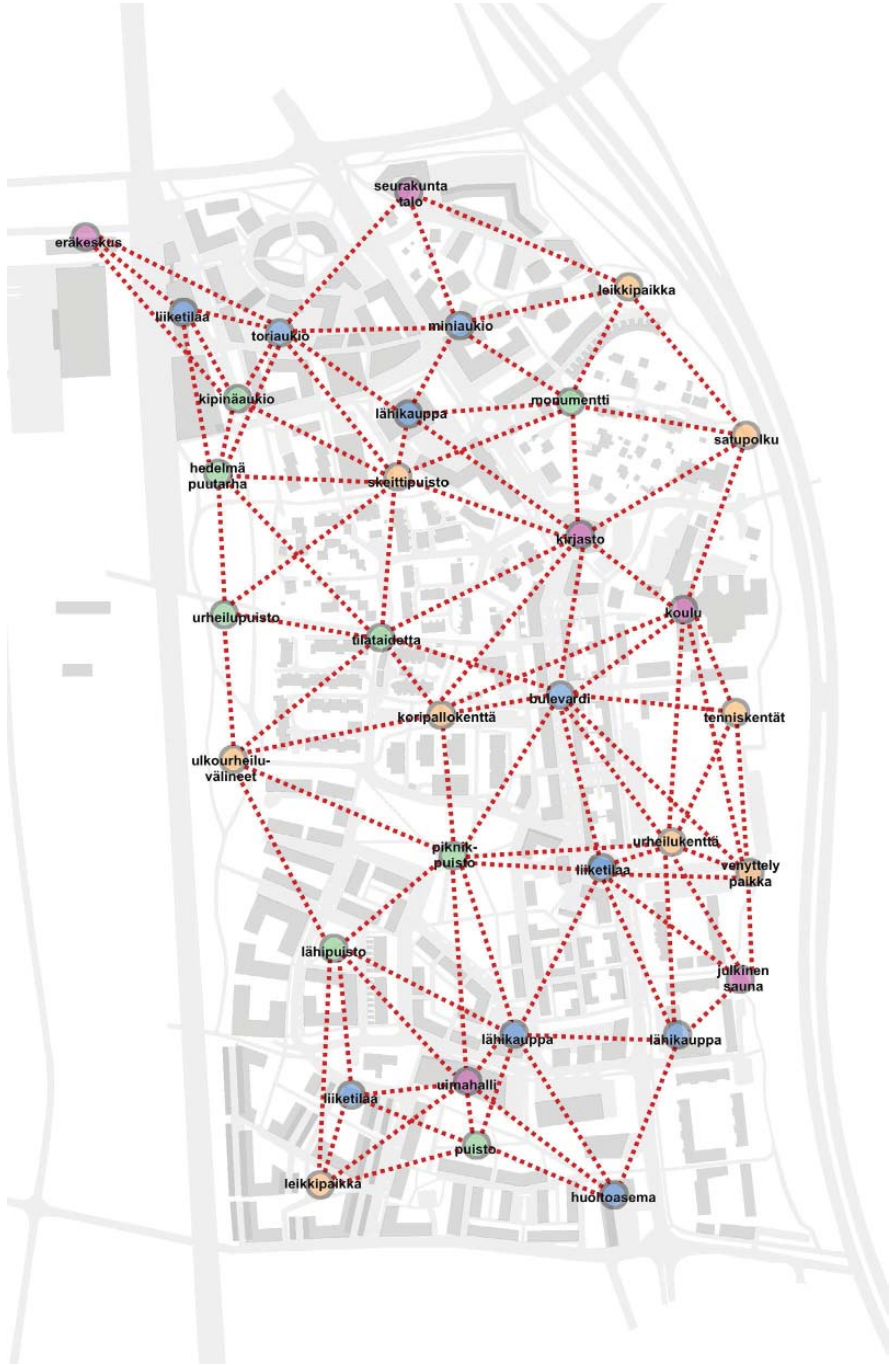
- 1 krs
- 2 krs
- 3 krs
- 4 krs
- 5 krs
- 6 krs
- 7 krs

- Metsä
- Puisto
- Piha

- Parkkitalo
- Asuinrakennus
- Julkinenpalvelu
- Toimitila
- Työpaikka

- Kevytliikenne
- Autotie
- Julkinenliikenne





KAAVAOTE

- AK Asuinkerrostalojen korttelialue
- AL Asuin-, liike- ja toimistotalojen korttelialue
- AO Erillispientalojen asuinalue
- AP Asuinpientalojen korttelialue
- P Palvelukortteli
- K Liike- ja toimistorakennusten korttelialue
- YK Kirkkojen ja muiden seurakunnan rakennusten korttelialue
- LPY Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue
- VP Puisto
- VL Lähivirkistysalue
- VK Leikkipaikka
- LT Yleisen tien alue
- LR Rautatiealue
- LP Yleinen pysäköintialue

- 3m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva
- Korttelin-, korttelinosan ja alueen raja
- Osa-alueen raja
- Ohjeellinen tontin / rakennuspaikan raja

- 3000 Korttelin numero
- 3 Ohjeellisen tontin / rakennuspaikan numero
- KATU Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen
- e = 1.0 Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pint
- IV Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosalan
- pk Rakennusala, jolle saa sijoittaa lasten päiväkodin
- p Pysäköimispaikka
- o o o Istutettava puurivi
- Katu
- Katuaukio / tori
- pp/h Jalankululle ja pyöräilylle varattu katu, jolla huoltoajo on sallittu
- Yleiselle jalankululle varattu alueen osa
- pp Jalankululle ja pyöräilylle varattu ohjeellinen reitti
- sm Muinaismuistolaila rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös
- Istutettava alueen osa
- Purettava rakennus



ITU

Riikka Sihvonen, Mimmi Koponen, Lotta Pakarinen, Pirkka Filander, Markus Ahonen

ITU rakentaa Sääksjärvestä ekologisen ja vihreän kaupungin, jonka uudistunut vetovoima tarjoaa viihtyisyyttä ja sisältöä kaikille. ITU on hyvän elämän siemen. Suunnitelmamme Sääksjärvi kasvaa versomaisesti alueen eteläpuolelta ulottaen oksansa myös alueen pohjois-osaan. Uusi kaupunkimaisempi keskusta rakentuu alueen eteläpäähän, johon myös liikenneyhteydet on keskitetty. Eteläosaan on sijoitettu juna-asema, alueen kiertävä bussiyhteys ja pyörä- ja kävely-yhteydet.

Lähdimme tavoittelemaan viihtyisää, käveltävää ja luonteeltaan urbaania keskustaa, jonka yhteyteen sijoitetut istutukset ja viljelypalstat yhdistettynä paikalliseen lähiruokaan tuovat keskustalle uudistuneen imagon. Vaihteleva katutila ja erikokoiset aukiot synnyttävät mielenkiintoisia näkymiä ja inhimillisen mittakaavan. Puoliavoimet korttelit muodostavat sisäänsä julkista tilaa ja kodikkaita sommiteltuja oleskelupaikkoja. Keskustan rakennusten alimmat kerrokset ovat liiketilaa, vanhojen kivijalkakauppojen hengessä, ja ylempiin kerroksiin on sijoitettu asuinhuoneistoja. Keskustan laidoilla on myös täysin asumiseen varattuja kortteleita. Radanviereiset korkeat korttelit on varattu työpaikoille. Autoliikenne on rajattu keskusta-alueen ympärille ja pysäköinti hajautettu kiertävän tien varrelle rakennusten kellarikerroksiin.



YLEISSUUNNITELMA 1 0 0 M



Keskustan itäpuolelle levittäytyy viheralue, joka antaa asukkaille mahdollisuuden omatoimiseen palstaviljelyyn. Viljelyalue rajautuu idässä noin sadan asukkaan townhouse-riviin. Palstaviljelymahdollisuus tarjotaan lähiasukkaiden lisäksi myös esimerkiksi tamperelaisille uutta juna- ja bussiyhteyttä hyödyntäen. Keskustan uusi kauppahalli tarjotaan myyntipaikaksi alueen viljelijöille. Tavoitteena on, että asukkaat pystyvät hyötymään omatoimisesta viljelystä ja alueella voi elää osittain oma-varaisesti. Viljelysalue kulkureitteineen käy myös virkistytymiseen ja oleskeluun.

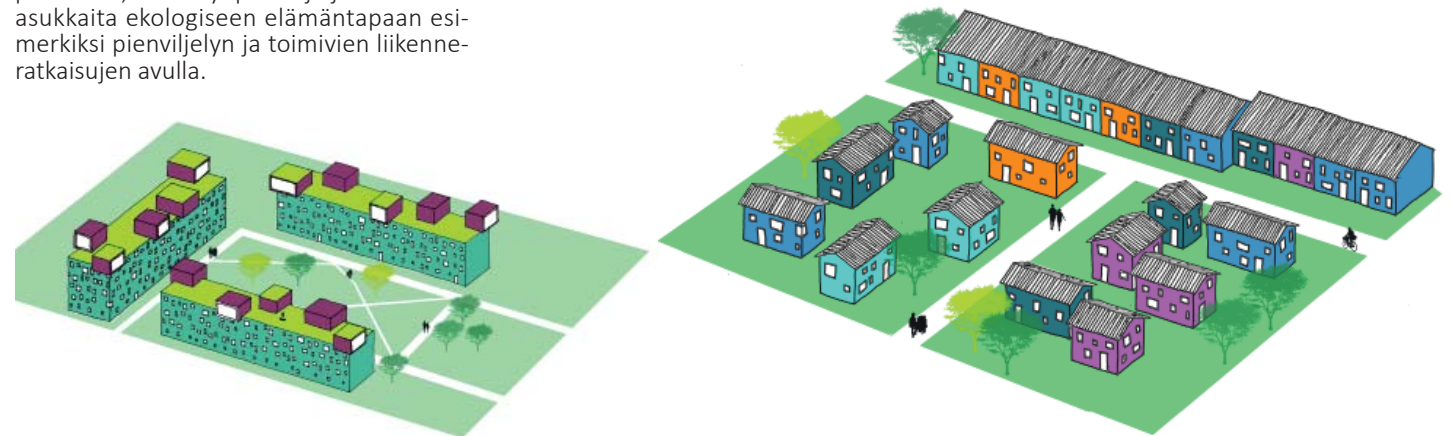


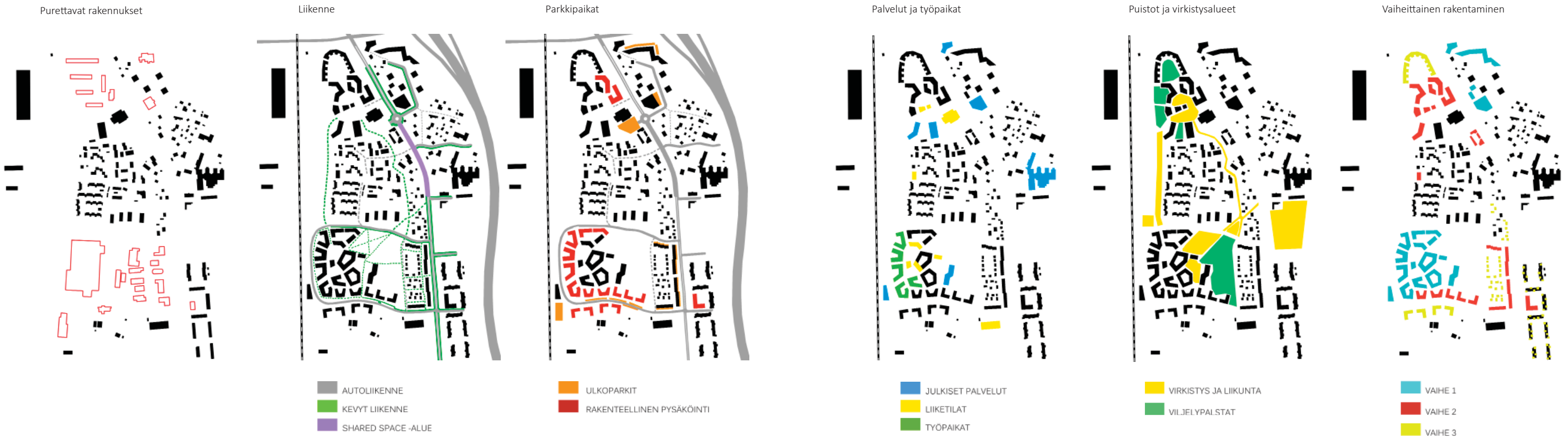
Keskusta-alueen ja viljelypalstojen väliin sijoittuu uusi kulttuuritalo, joka toimii monipuolisena kulttuurin keskuksena ja julkisena olohuoneena, joka on rakennettu portaittain kattoaan myöten kaikkien käyttöön. Kulttuuritalon edustan vesialtasiin kerätään alueen hulevesiä ja viljelysten kasteluvesien valumia. Sääksjärven alueen pohjoista, nykyisin keskustaksi hahmoteltua osaa kehitetään yhteisölliseksi ja erilaisia ihmisryhmiä houkuttelevaksi asuinalueeksi, josta löytyy myös palveluja. Alueen asuntoja kohdistetaan vanhuksille ja esimerkiksi opiskelijoille. Palveluissa keskitytään uuden uimahallin myötä erityisesti liikuntaan. Alue keskittyy viihtyisän aukion ympärille ja harrastusmahdollisuuksia tarjotaan sekä vanhoille että nuorille.



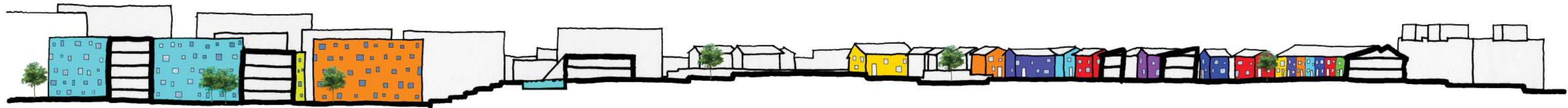
Näitä kahta kehitettävää keskusta yhdistää viihtyisä ja puistomainen kevyen liikenteen reitti, jonka varrelle voidaan sijoittaa myös aktiviteetteja. Siirtyminen etelä-pohjoissuunnassa keskustun välillä on tätä puistoreittiä pitkin nopeaa ja onnistuu kävellen, pyöräillen tai katujunalla. Tavoitteena on siis lisätä merkittävästi alueen asukasmäärää, luoda entistä urbaanimpaa ja viihtyisämpää ympäristöä, tarjota monipuolisia palveluita, uusia työpaikkoja ja kannustaa asukkaita ekologiseen elämäntapaan esimerkiksi pienviljelyn ja toimivien liikennetarkaisujen avulla.

Eteläisen alueen nykyisistä teollisuushal- leista osa on jo huonokuntoisia ja teollista toimintaa voidaankin tiivistää etelämmä- si, jonka myötä vapautuu tilaa palveluille. Pohjoisosan S-marketin ja päiväkodin ympäristöä tullaan myös kehittämään erityi- sesti palveluasumisen kautta, jonka yhtey- teen on sijoitettu myös hoitopalveluita. Kahden keskuksen väliin jäävä pien/rivita- loalue säilytetään rauhallisena asuinaluee- na.

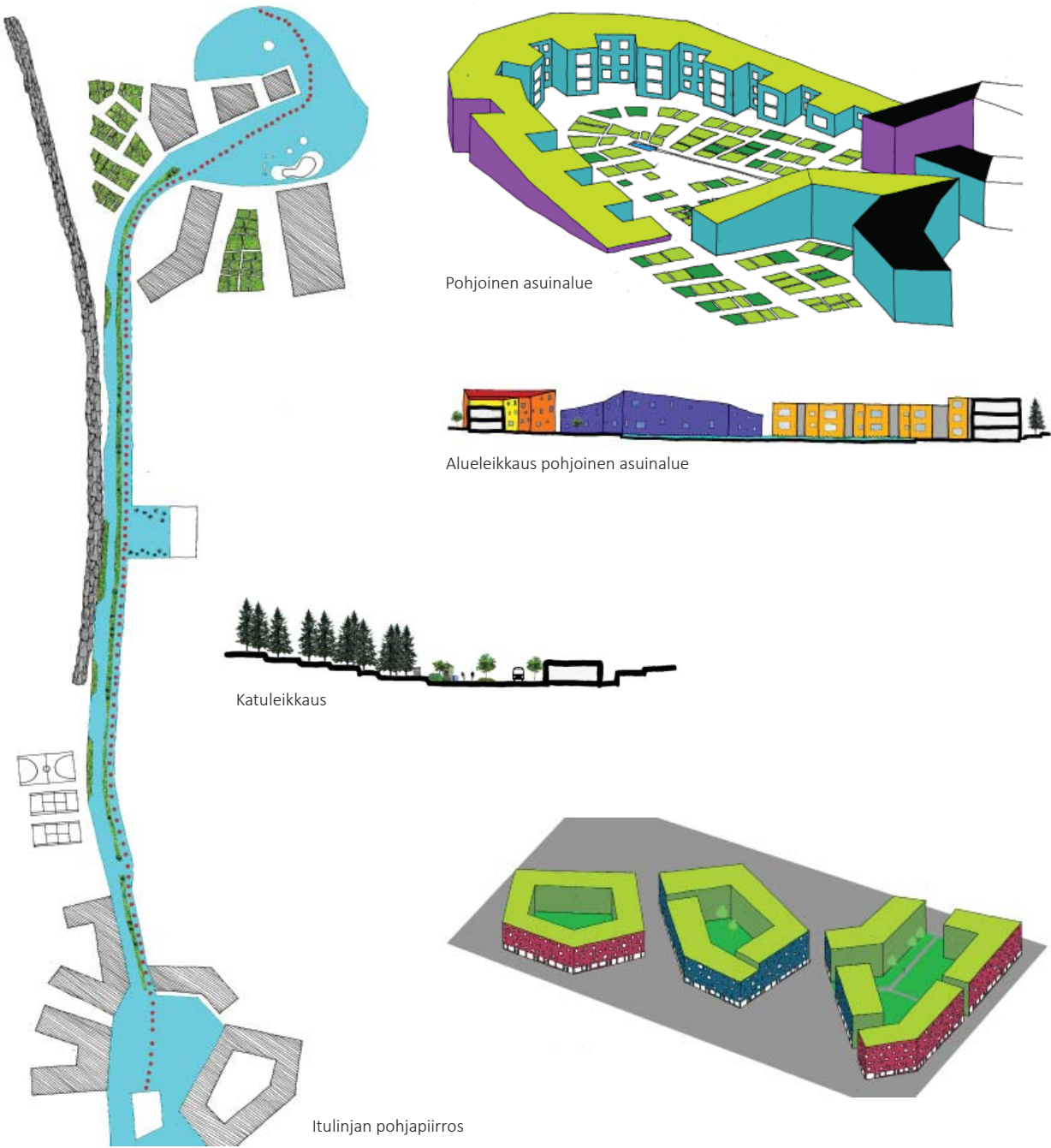




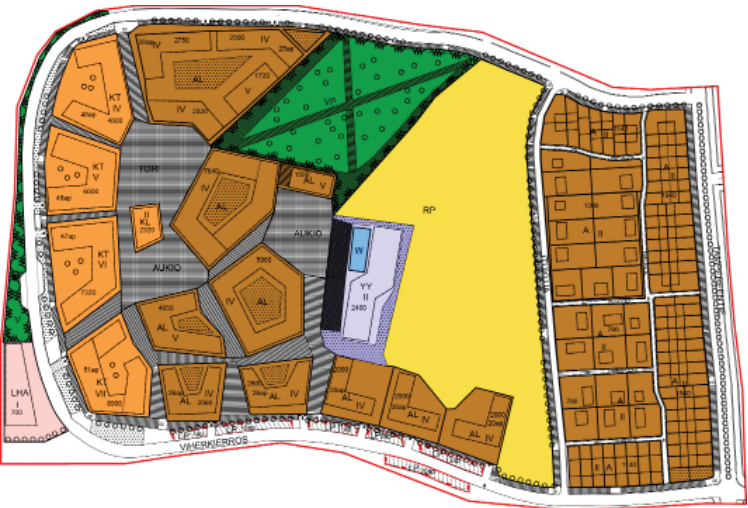
Alueleikkaus eteläinen keskusta



KAAVAOTE



A	Asuinrakennusten korttelialue.		Istutettava alueen osa.
AL	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue		Säilytettävä / istutettava puurivi.
YY	Kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.		Katuaukio / tori.
KT	Toimistorakennusten korttelialue.		Katu.
KL	Liikerakennusten korttelialue.		Jalankululle varattu katu / tie.
V	Virkistysalue.		Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu / tie.
VP	Puisto.		Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.
RP	Siirtolapuutarha- / palstaviljelyalue.		Ajoyhteys.
LP	Yleinen pysäköintialue.		Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.
LHA	Henkilöliikenneterminaalin korttelialue.		
W	Vesialue.		
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.		
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.		
	Ohjeellinen tontin / rakennuspaikan raja.		
KATU	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.		
I234	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.		
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.		
	Rakennusala.		





NELIN KONTIN

Noomi Narjus, Linnea Kulppi, Johanna Markku, Lassi Tulonen

Sääksjärvelle tulee nykyisen pientaloalueen ja rivitaloalueen lisäksi neljä uutta aluetta uudisrakentamisen ja täydennysrakentamisen myötä: Metropoli, Kaupunki, Retropolit ja Kylä. Alueelle tulee noin 2700 uutta asukasta ja uusia asuinkerrosneliömetrejä tulee yhteensä 134 800.

Keskustan alue Metropoli sijaitsee aseman vieressä. Alueella on kulttuuritalo, asuinrakennuksia, toimistorakennuksia sekä erilaisia kaupallisia palveluita sekä ravintoloita ja kahviloita. Rakennukset muodostavat alueelle kaksi aukiota, aseman ja kulttuuritalon väliin sekä Tampereentien varrelle. Aseman aukiolta johtaa reitti puiston läpi eteläiseen Kaupunki-asuinalueeseen, joka rakennetaan entisen tehdashallin paikalle. Tihein asutus keskittyy Kaupunkiin. Umpikorttelit rajaavat asukkaille yksityisempää piha-aluetta ja niiden välille rajautuu aukio, johon tulee kaupallisia palveluita sekä ravintoloita ja kahviloita.

Teollisuusalueen rakennukset puretaan ja osittain tilalle tulevan Kaupunki-alueen lisäksi paikalle rakennetaan Kylä-asuinalue. Aluetta rajaa idässä tietä reunustava townhouse-rivistö. Kylässä on lisäksi neljä omakoti- ja paritalopihapiiriä. Kylän ja Kaupungin lomassa kulkevan viherlenkin lisäksi alueiden väliin muodostuu puistomainen virkistysalue, jossa on myös lampi. Pohjoisen ja etelän lamellitaloalueet, Retropolit, täydennysrakennetaan pääosin nelikerroksisilla rakennuksilla siten, että rakennuksille saadaan omat pihapiirit. Lisäksi rakennusten päälle tulee kuutiomaisia kaksikerroksisia tilaelementtejä.

Sääksjärven alueella kiertää kevyenliikenteen viherlenkki. Viherlenkkiin kuuluu myös Sääksjärven alueen kiertävä pyöräbaana, joka koostuu pyöräilijät kaikilta asuinalueilta ja kulkee keskustan, kulttuuritalon, seurakuntatalon, päiväkodin, koulun, urheilukentän, puistojen ja skeittipuiston kautta takaisin keskustaan.

Tampereentien liikenne hiljennetään keskustan kohdalta, jotta alueesta saataisiin kävelykatumainen. Suurimmat liikennemassat ohjataan Tampereentien sijaan Sääksjärven alueen ympäri kulkevaa kiertotietä pitkin. Pohjoisosassa Tampereentien varrella olevat uudet asuinrakennukset tekevät katutilasta urbaanimman. Lisäksi pohjoisen pistetaloalueelle rakennetaan kaksi uutta pistetaloa.



YLEISSUUNNITELMA 1 0 0 M



ALKUTILANNE



VAIHE 1



VAIHE 2



VAIHE 3

Aivan keskustassa oleva vanha päiväkotitoimintakeskus muutetaan harrastuskäyttöön ja sinne tulee muun muassa tanssisali ja kuvataidetoimintatiloja. Uusi päiväkotitoimintakeskus rakennetaan rauhallisemmalle itäiselle alueelle lähelle uutta seurakuntataloa. Näin päiväkodin väelle on tarjolla vehreämpi leikkipiha ja läheisen koulun kanssa on helpompi tehdä yhteistyötä. Mikäli Sääksjärven koulu tarvitsee lisää oppilaspaikkoja, päiväkotitoimintakeskusta voidaan laajentaa ja sinne voidaan sijoittaa koulun alimpia luokkia, jolloin nykyiseen kouluun mahtuu enemmän 3.-6.-luokkalaista. Keskustassa sijaitseva vanha vapaapalokunnan talo muutetaan näyttely- ja kulttuuritilaksi.

Kylän ja Kaupungin alueelta puretut teollisuushallit ja varastot korvataan uusilla, joita rakennetaan suunnittelualueen lähes tyhjiin olevaan eteläosaan Dammenbergin tehtaan viereen yhteensä 10 000 k-m². Uusi kiertotie kulkee teollisuusalueen ohi Varastotieltä radan yli Kannistontielle ja sieltä Sääksjärventielle. Teollisuusyritysten mahdollinen raskaampi liikenne pääsee teollisuusalueelle Tampeentien sijaan kiertotietä pitkin.



KYLÄ

Kylässä on 1- ja 2-kerroksisia omakotitaloja ja paritaloja. Lisäksi alueella reunustaa idässä town-house-tyyppiset talot. Talon neljä ympyrää muodostavat omat pihapiirinsä ja kunkin ympyrän keskellä asukkaat voivat harrastaa pienviljelyä. Talon katot ovat moderni tulkinta perinteisestä harjakatosta.

yhteisölliset modernit maalaiset



KAUPUNKI

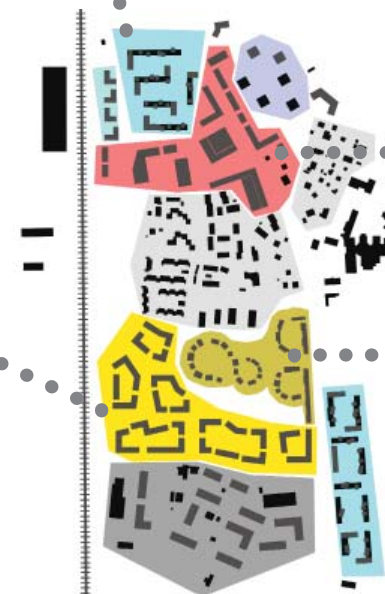
Puretun tehdashallin ja pienteollisuusalueen paikalle tulee tiheään asuttu Kaupunki-asuinalue. Alue muodostuu umpikortteleista, jotka rajaavat korttelille yksityisemmän pihan, sekä korttelien väliin kaupunkimaista katutilaa. Keskelle jäävä katutila, aukio ja korttelipiha ovat rauhoitettuja autoilta. Rakennusten kerroskorkeus vaihtelee kolmesta kuuteen. Korttelien väliin muodostuvaa aukiota rajaavat korkeimmat rakennukset.



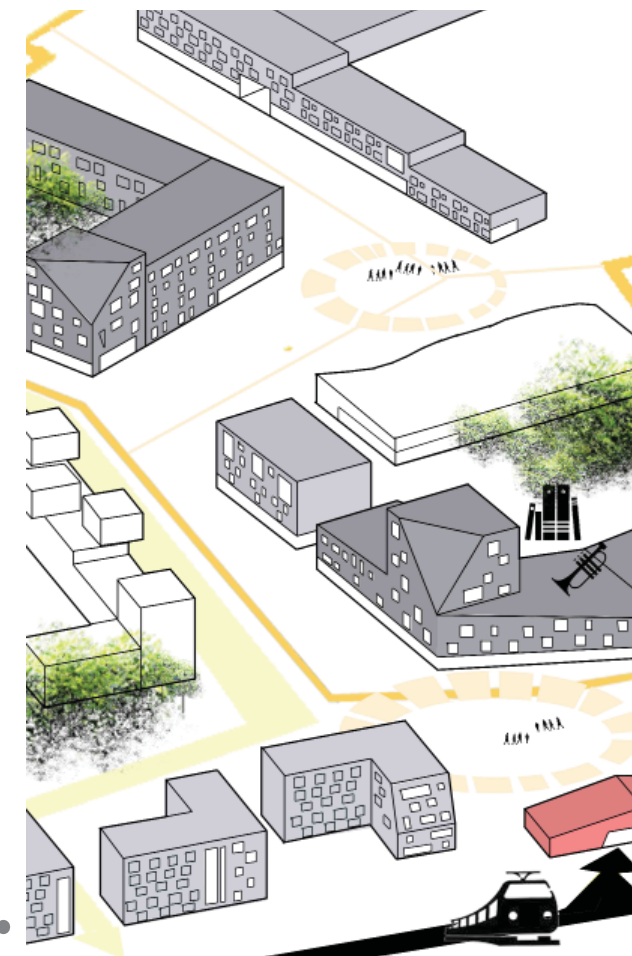
RETROPOLI

Lamellitaloja täydennysrakennetaan kerrostaloilla ja katoille tulevilla tilaelementeillä. Uudet kerrostalot ovat 4-kerroksisia ja pohjoisosan Retropolissa nurkat ovat 2 kerrosta korkeampia. Tilaelementit ovat kaksikerroksisia.

elävää ja uudenlaista sosiaalista asumista; opiskelijat, eläkeläiset & lapsiperheet



- Metropoli
- Retropoli
- toimistot
- pistetalot
- Kylä
- Kaupunki
- pientaloalue
- kevytteollisuus

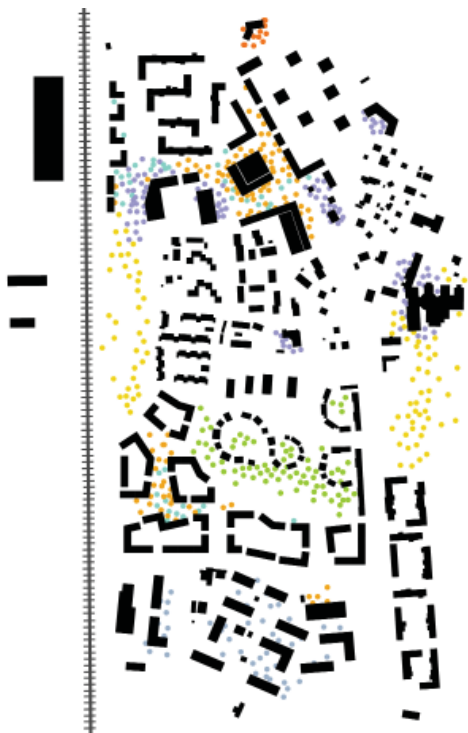


METROPOLI

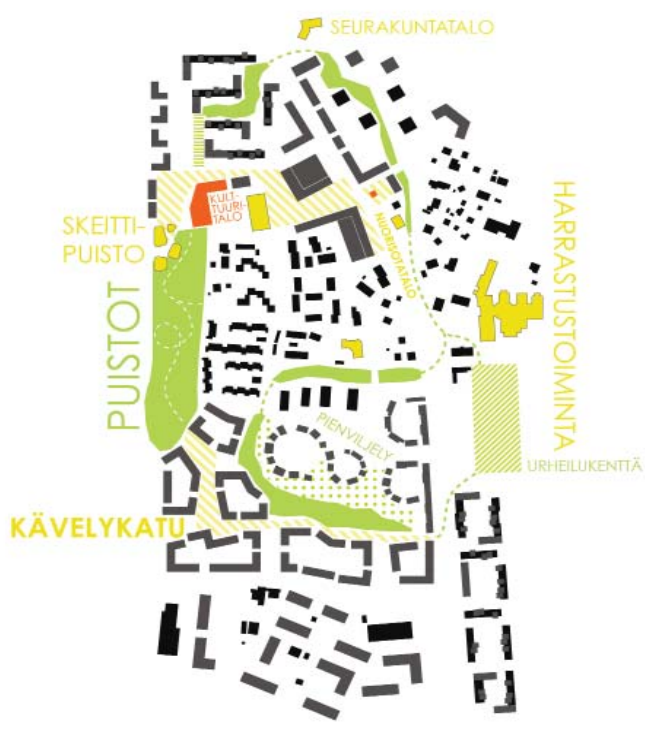
Keskustassa on muun muassa juna-asema, kulttuuritalo, kaupallista toimintaa sekä ravintoloita ja kahviloita. Asuinrakennukset sijoittuvat pääosin Tampereentien varteen. Lisäksi Sääksjärven luoteisosassa aseman viereisissä uusissa rakennuksissa on 8 700 kerrosneliometriä toimistotilaa.

kompakti ja urbaani ydinkeskusta autottomille opiskelijoille & työssäkäyville

Palvelukaavio



Virkistyskaavio



Liikennekaavio



Kaupunkinäköymä





Metropolinäkymä



A-1	Asuinrakennusten korttelialue. Rakennusalueelle saa sijoittaa ajoneuvopysäköintiä kunkin asunnon yhteyteen. Tontille on varattava asukkaiden yhteisessä käytössä olevaa yhtenäistä muodoltaan tarkoituksenmukaista leikki- ja oleskelutilaa vähintään 25 m ² asuntoa kohti.
AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.
AK-1	Asuinkerrostalojen korttelialue. Kellarikerrokseen voi sijoittaa autopaikoitusta.
AL	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa kadulle suuntautuvaa liiketilaa vähintään XXXX k-m ²
AL-1	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa kadulle suuntautuvaa liiketilaa vähintään XXXX k-m ² Kellarikerrokseen saa sijoittaa autopaikoitusta.
VP-1	Puisto. Alueelle voidaan sijoittaa viljelypalstoja ja niihin liittyviä rakenteita.
VP-2	Puisto. Alueelle voidaan sijoittaa hulevesien hallintaan liittyviä rakenteita.
EV	Suojaviheralue.
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja. Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja. Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja.
100	Korttelin numero.
2	Ohjeellisen tontin/rakennuspaikan numero.
ASUNTOTIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
c-0.8	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.
	Maanalainen tila.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
	Istutettava alueen osa.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
	Ohjeellinen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.
	Ajoyhteys.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää
	Merkintä osoittaa, kuinka monta autopaikkaa asuntoa kohti on rakennettava.
	Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosalaneliömetriä kohti on rakennettava yksi autopaikka.
	Rakennus tulee säilyttää
	Säilytettävään rakennukseen voidaan rakentaa kaksi lisäkerrosta.



33880 SÄÄKSJÄRVI

Helmi Hytti, Karoliina Kivimäki, Lauri Kontiainen, Roni Koski-Tuuri

Suunnittelualueen koilliskulmaukseen moottoritien varteen sijoitettu bussiterminaali ja suunnittelualueen vastakkaiseen kulmaan sijoitettu juna-asema muodostavat koillinen-lounas-suuntaisen diagonaaliakselin. Tämä akseli muodostaa Sääksjärven keskusta-alueen uuden rungon, joka aktivoi aluetta koko sen laajuudelta. Sen varrelle sijoittuvat kaikki alueen palvelut, mm. monitoimitalo, Sääksjärven uusi maamerkki. Myös uusi virkistyskäyttöön tarkoitettu viherreitti kulkee tätä akselia mukaillen.

Sääksjärven uusi monitoimitalo yhdistää mm. kirjaston ja kulttuurikeskuksen samaan rakennukseen. Monitoimitalon keskeinen sijainti palvelee alueen asukkaita samalla kun monitoimitalo toimii visuaalisena maamerkinä ohi ajaville autoilijoille. Monitoimitalon sijainti aivan Sääksjärven koulun lähellä on hyödyllinen myös koulun oppilaille, sillä uusi monitoimitalo tarjoaa heille turvallisen ajanviettopaikan sekä luontevan ja helpon yhteyden esimerkiksi kirjaston palveluihin.

Kirjaston pohjoispuolelle tuleva torialue ottaa mallia esikuvastaan italialaisesta piazzasta. Tori sijaitsee S-Marketin, Tampereentien ja uuden monitoimitalon väliin jäävällä alueella, jota viherkumpu rajaa sen länsilaidalta. Näin muodostuva riittävän suojaisa julkinen alue houkuttelee perinteisen torimyyntin lisäksi myös oleskeluun tarjoten samalla paikan erilaisille vaihtuville tapahtumille.

Uuden juna-aseman sijainti suunnittelualueen lounaiskulmassa muodostaa alkupisteen reitille, joka kulkee koko suunnittelualueen läpi aina koilliskulmauksen bussiterminalille asti. Juna-aseman edustalla oleva aukion ympärillä olevat uudet kerrostalot ovat hieman saaneet vaikutteita keskiaikaisesta kaupunkirakenteesta. Talojen umpikorttelit ja niiden väliin jäävät, kevyesti mutkittelevat kujanteet muodostavat tiiviin mutta orgaanisen rakenteen. Osa taloista sijaitsee rinteessä, ja niiden väleissä kulkevat porrasmaiset tasanteet luovat omalta osaltaan mielleyhtymiä keskiaikaisten kaupunkien tunnelmaan.



YLEISSUUNNITELMA 1 0 0 M

Kaakkoiskulman terrassitalot



Eteläinen pienkerrostaloalue



Lounaiskulman umpikorttelit





Aseman seudun kerrostaloalueen ja Tampereentien välissä on pienkerrostaloalue. Sitä rajaavat idän ja etelän puolelta muurimaiset rakennukset, jotka muodostavat suojaisan taustan pienkerrostaloille. Alueen ajojärjestelyjä on muutettu siten, että kadut työntyvät vain pieninä ulokkeina alueen sisään ja pysäköinti on siirretty maan alle. Näin pienkerrostalojen ympärille syntyy autoton, puistomainen alue, joka toimii samalla kodikkaana oleskelupihana alueen asukkaille.

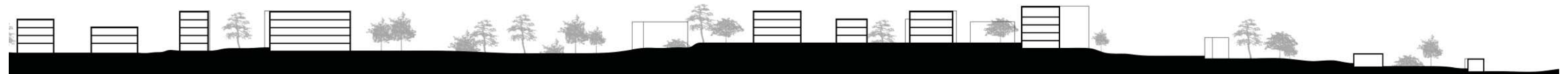
Suunnittelualueen kaakkoiskulman vanhoja elementtikerrostaloja on uudelleenjärjestetty ja muutettu terassitaloiksi kierrätysmenetelmää käyttäen. Tällä menetelmällä osia taloista on purettu ja puretut elementit on käytetty uudelleen toisaalla. Ennen kohtalaisen hajanainen ja jäsentymätön alue on tällä tavoin vahvistunut ja selkeytynyt. Samalla yleinen viihtyisyys on parantunut, kun talojen oleskelupihat muodostavat kutsuvampia kokonaisuuksia. Samantapaista elementtikerrostalojen uudistusmenetelmää on käytetty myös suunnittelualueen luoteiskulmauksen kerrostaloissa.

Sääksjärven pääväylän – Tampereentien – liikennejärjestelyt säilyvät muuten ennallaan, mutta kevyen liikenteen ylityspaikkojen – jotka ovat samalla myös viherverkon yhdyspisteitä – pintamateriaali on muutettu läpäiseväksi reikäkiveykseksi. Reikäkiveys mahdollistaa ruohon kasvamisen kiveyksen läpi. Syntyy visuaalinen signaali siitä, että ajoreitillä tapahtuu jotain. Tämä alentaa ajonopeuksia parantaen näin sekä jalankulkijoiden turvallisuutta että Tampereentien viihtyisyyttä. Kevyen liikenteen ylityspaikkoja on korostettu myös valaistusta parantamalla.

Koko suunnittelualueen laajuudella kevyen liikenteen reitit muodostavat tiheän verkoston. Reitit tarjoavat kiinnostavia näkymiä ja kokemuksia riittävän tiheällä aikavälillä. Kevyen liikenteen reittien lisäksi suunnittelualueella on kiinnitetty erityistä huomiota viherverkon kattavuuteen ja sen jatkuvuuteen. Kevyen liikenteen reitit ja viherverkko kulkevat osittain päällekkäin, mutta viherverkko levittyy vielä laajemmaksi hyviä virkistysmahdollisuuksia tarjoavaksi kokonaisuudeksi.

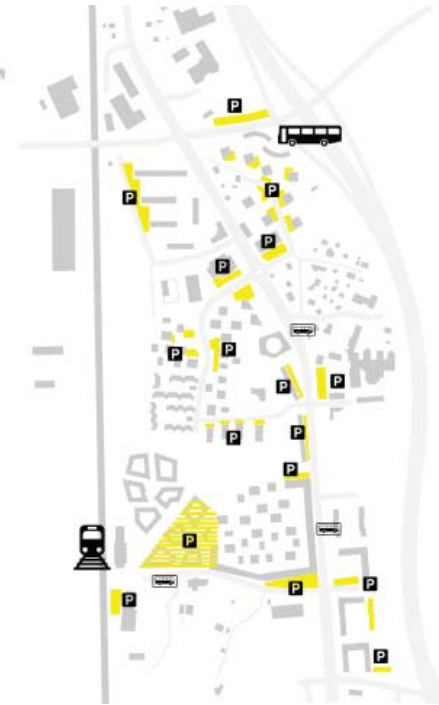
Suunnittelua ohjanneet periaatteet voi tiivistää toteamalla, että olemassa olevat alueet, rakenteet sekä materiaalit on pyritty käyttämään mahdollisimman tehokkaasti hyväksi. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että vähäisellä käytöllä oleville alueille on sijoitettu lisää toimintoja ja vanhojen elementtikerrostalojen elementtejä on käytetty uudelleen kerrostalojen muuttamisessa mataliksi terassitaloiksi.

Uudessa suunnitelmassa kerrosalaa tulee lisää noin 138 000 k-m². Nykyinen asukasmäärä on noin 5000 ja suunniteltu asukasmäärä noin 7700.



TEEMAKARTAT

Liikenne ja pysäköinti



Palvelut



Virkistysalueet



Näkymä saapuessa autolla Sääksjärvelle



Puolijulkinen puisto

Orgaaniset umpikorttelit

Elementtien uudelleen järjestäminen

Vihreät reikäkivetystienylityspaikat

Skeittiparkki radan vieressä



Vaiheittaisen toteuttamisen kartat

Vaihe 1

Uusi asemanalue, Sääksjärven pohjoispuolen rakennukset sekä vanhojen kerrostalojen korjausrakentaminen.



Vaihe 2

Aseman alueen tiivistäminen, uusi pienkerrostaloalue.



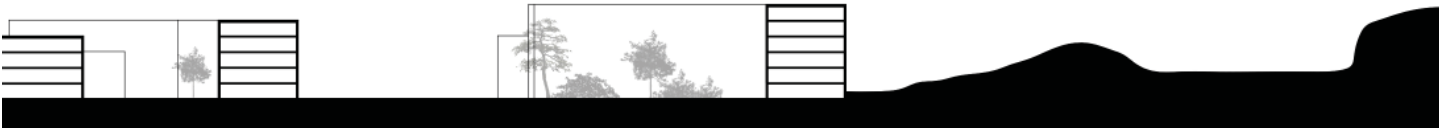
Vaihe 3

Sääksjärven keskialueen tiivistäminen.

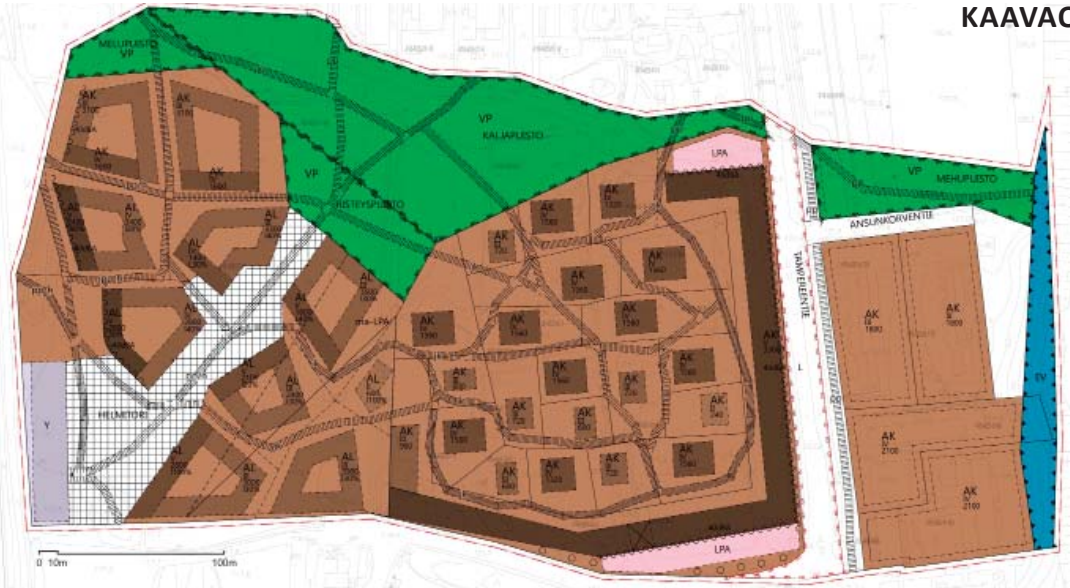


Vaihe 4

Asutuksen ja palveluiden laajentuminen asema-alueen eteläiselle puolelle.



KAAVAOTE



VP	Puisto.	AL	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
L	Liikennealue.	AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.
LPA	Autopaikkojen korttelialue.	Y	Yleisten rakennusten korttelialue.
EV	Suojaviheralue.	—	Katu.
—	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.		Katuaukio/tori.
—	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.		Jalankululle varattu katu/tie.
---	Osa-alueen raja.		Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.
- - - -	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.		Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla hui
	Rakennusala.		Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.
	Maanalainen parkkipaikka.		Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	—	
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.		
	00 dBA Merkitä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 00 dBA.		
○ ○ ○ ○	Säilytettävä/stutettava puurivi.		

KURSSILLE OSALLISTUNEET

KURSSIN OPETTAJAT:

Yliopistonlehtori **Minna Chudoba**
Yhdyskuntasuunnittelun professori **Juho Rajaniemi**
Tohtorikoulutettava **Jani Tartia**

LEMPÄÄLÄN KUNNAN
YHTEYSHENKILÖ:

Kaavoituspäällikkö **Ilari Rasimus**

VIERAILIJAT:

Yliopistonlehtori, FT **Lieven Ameal**, Tampereen yliopisto
Arkkitehti, kaupunginvaltuutettu **Ilmari Heinonen**, Pietarsaari
Yhdyskuntasuunnittelun teorian professori **Panu Lehtovuori**, TTY
Tutkijatohtori, TkT **Markku Norvasuo**, Aalto-yliopisto (dosentti, TTY)
Arkkitehti **Mari Seppä**, FCG Oy (jatko-opiskelija, TTY)
Diplomi-insinööri **Björn Silfverberg**, WSP Finland Oy
Johtava tutkija, TkT **Aija Staffans**, Aalto-yliopisto
Kaupunkitutkija, kaupunginvaltuutettu, TkT **Kaarin Taipale**, Helsinki

KURSSIN OPISKELIJAT:

Ahonen Markus	Leino Eelis
Biström Mette	Luotolampi Anna
Filander Pekka	Markku Johanna
Hakulinen Aino	Merilä Elina
Hakulinen Emilia	Mäkeläinen Sini
Herbst Mathias	Narjus Noomi
Hietanen Tiina	Niemi Aapo
Hytti Helmi	Paajanen Noora
Hyvönen Maria	Pakarinen Lotta
Ikkela-Koski Silja	Panula Iiris
Kauhanen Anni	Pasanen Olli
Keramaa Jooel	Peltokorpi Lotta
Kinnunen Jenni	Saarivirta Samppa
Kivimäki Karoliina	Salmi Sanni
Konttinen Lauri	Sihvonen Riikka
Koponen Mimmi	Siitonen Lassi
Kortemaa Anniina	Toivanen Mikko
Koski-Tuuri Roni	Tulonen Lassi
Kotilainen Marianna	Tuominen Annika
Kuisma Arttu	Vilenius Ville-Veikko
Kulppi Linnea	Vuola Aleks
Kylä-Kause Ella	Vänni Krista

